

Ligne à Grande Vitesse
Paris – Orléans – Clermont-Ferrand – Lyon



Aménagement et développement des territoires

Aire urbaine d'Orléans
Février 2011

Réseau ferré de France (RFF), propriétaire du réseau ferré national et maître d'ouvrage du projet, a initié des études générales et techniques d'une ligne à grande vitesse (LGV)

Paris – Orléans – Clermont-Ferrand – Lyon.

Ces études sont cofinancées par l'Etat, la Région Ile-de-France, la Région Centre, la Région Bourgogne, la Région Auvergne, la Région Rhône-Alpes et RFF.

Au stade amont actuel, les études visent à éclairer les fonctionnalités et les enjeux majeurs qui constituent le fondement des orientations possibles. Dans ce contexte, et si l'opportunité de la ligne était confirmée par le débat public, les analyses feront l'objet d'études de plus en plus détaillées, selon les processus habituels.

Dans ce cadre, ce document précise les enjeux de développement et d'aménagement liés au projet LGV POCL à l'échelle de l'aire urbaine d'Orléans.

Il a été établi par Setec Organisation et son contenu reste de sa propre responsabilité.

Sommaire

PREAMBULE **1**

1. DIAGNOSTIC **2**

1.1. UNE AGGLOMERATION RAYONNANTE **3**

- 1.1.1. Un rayonnement économique de premier plan pour une aire urbaine de 370 000 habitants 3
- 1.1.2. Une forte attractivité 3
- 1.1.3. Des ressorts de développement métropolitain rares pour une aire urbaine française de cette taille 4
- 1.1.4. Un dynamisme et un rayonnement dont ne rend pas encore suffisamment compte l'image d'Orléans 4

1.2. UN RAYONNEMENT STRUCTURE PAR LA PROXIMITE DE PARIS MAIS QUI NE S'Y RESUME PAS **5**

- 1.2.1. Une précoce vocation d'interface entre Paris et le Val de Loire 5
- 1.2.2. Le pôle méridional de la croissance métropolitaine parisienne... 5
- 1.2.3. ... Et en même temps une capitale régionale à potentiel métropolitain génératrice de son propre rayonnement 6

1.3. UNE ORGANISATION URBAINE ORIGINALE ET COMPLEXE : POLYCENTRIQUE, ETIREE DU NORD AU SUD, ET CONCENTREE SUR LE POLE URBAIN **9**

- 1.3.1. Des activités stratégiques réparties dans trois pôles principaux considérablement éloignés les uns des autres 9
- 1.3.2. Un pôle urbain à la fois très étendu et fortement rayonnant au sein de l'aire urbaine 10
- 1.3.3. Un fonctionnement urbain qui ne se superpose que partiellement au fonctionnement ferroviaire 11
- 1.3.4. Une structure urbaine organisée pour accueillir une nouvelle phase de développement 12

2. ANALYSE PROSPECTIVE DES EFFETS POTENTIELS DE DEVELOPPEMENT ET D'AMENAGEMENT **13**

2.1. PREMIER EFFET : LE PROJET DE LGV POCL, LEVIER POUR RENFORCER LA VOCATION ORLEANAISE DE RELAIS DE LA CROISSANCE PARISIENNE **13**

- 2.1.1. Une opportunité pour intensifier les possibilités de délocalisations de proximité au profit de l'aire urbaine orléanaise 13
- 2.1.2. Une opportunité pour conserver une forte attractivité de la place orléanaise sur l'implantation d'entreprises internationales 14

- 2.1.3. Une opportunité pour donner davantage de crédit à l'implantation d'activités innovantes à valeur ajoutée, technologiques et scientifiques, notamment dans le domaine des sciences du vivant, dans l'aire urbaine orléanaise 14

2.2. DEUXIEME EFFET : LE PROJET DE LGV POCL, LEVIER POUR ACCOMPAGNER LE RAYONNEMENT ENDOGENE ET ASSEOIR ORLEANS COMME UNE CAPITALE REGIONALE A VOCATION METROPOLITAINE **15**

- 2.2.1. Une opportunité pour disposer d'une large connectivité, adaptée aux réalités d'une économie métropolitaine 15
- 2.2.2. Une opportunité pour affirmer l'image métropolitaine d'Orléans 15

2.3. TROISIEME EFFET : LE PROJET DE LGV POCL, LEVIER POUR AMPLIFIER L'ATTRACTIVITE DU CŒUR D'AGGLOMERATION **16**

- 2.3.1. Une opportunité pour étendre le centre-ville, plus au nord 16
- 2.3.2. Une opportunité pour renforcer le rayonnement du centre-ville au sein de l'aire urbaine 16

3. SOURCES **18**

3.1. DOCUMENTS STRATEGIQUES ET DE PLANIFICATION, ARTICLES ET OUVRAGES GENERAUX, ETUDES STATISTIQUES **18**

3.2. CONTRIBUTIONS D'ACTEURS AUX ETUDES PREALABLES AU DEBAT PUBLIC **18**

3.3. SITOGRAPHIE SYNTHETIQUE **18**

PREAMBULE

Ce rapport traite des enjeux de développement et d'aménagement du territoire liés au projet de LGV POCL à l'échelle de l'aire urbaine d'Orléans. Il constitue une déclinaison du document de cadrage national et européen sur l'aménagement du territoire.

Il se compose d'un diagnostic de l'aire urbaine et des effets prospectifs potentiels de développement et d'aménagement que pourrait avoir le projet de LGV POCL dans l'aire urbaine d'Orléans.

Le diagnostic est synthétique : il met en avant les éléments ayant un lien direct avec les thématiques impactées par la desserte d'un territoire par la grande vitesse ferroviaire. Ainsi, il identifie :

- les éléments, existants ou potentiels, générateurs de déplacements supra-régionaux au sein de l'aire urbaine,
- le rayonnement d'Orléans, c'est-à-dire son attractivité et son influence, en le replaçant au sein du contexte national et européen, et en qualifiant et localisant les éléments de ce rayonnement,
- les échanges et coopérations entretenus avec les autres villes,
- la stratégie de développement des acteurs orléanais.

1. DIAGNOSTIC

Orléans est une ville qui compte en France et qui est pourtant peu reconnue pour ses atouts. Héritière d'un passé prestigieux, à laquelle les clichés la réduisent volontiers, elle se singularise par un rayonnement important structuré par la proximité de Paris, au point de constituer un exemple abouti de la dynamique « vertueuse » que peut engendrer un positionnement en relais de croissance d'une métropole : Orléans est à la fois un pôle du développement parisien, sans pour autant s'y résumer, car elle possède la substance nécessaire pour générer son propre développement.

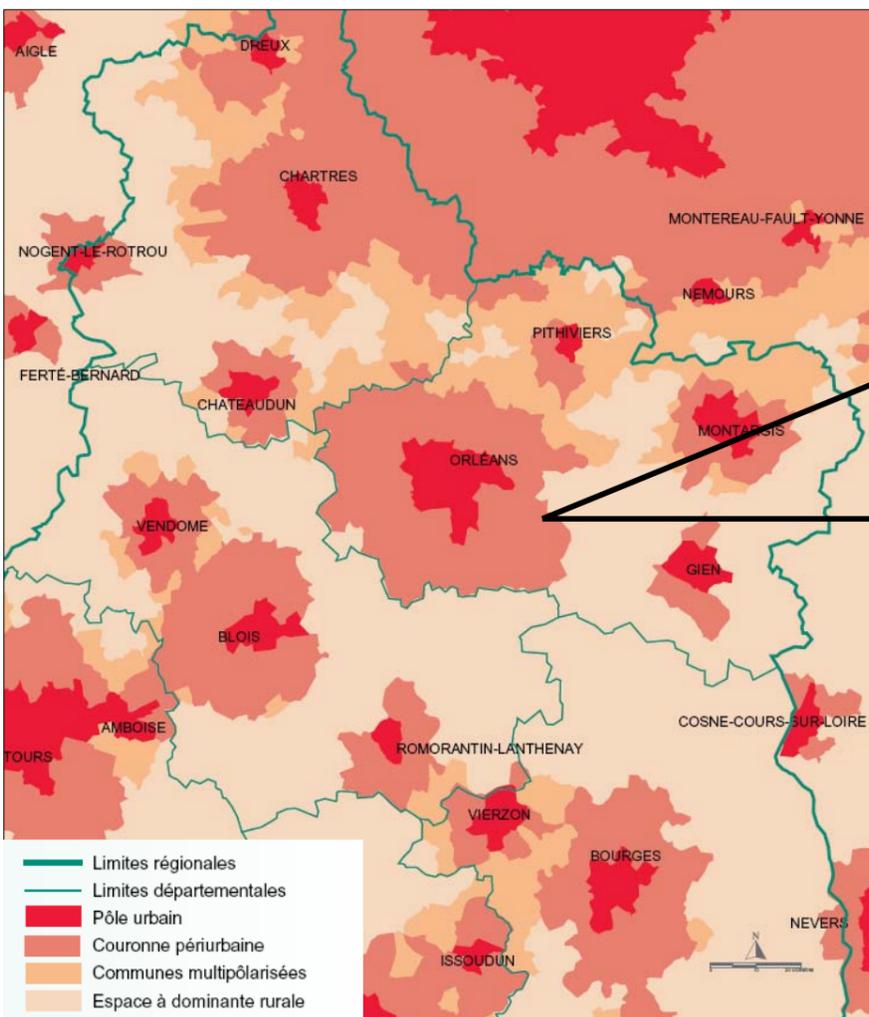
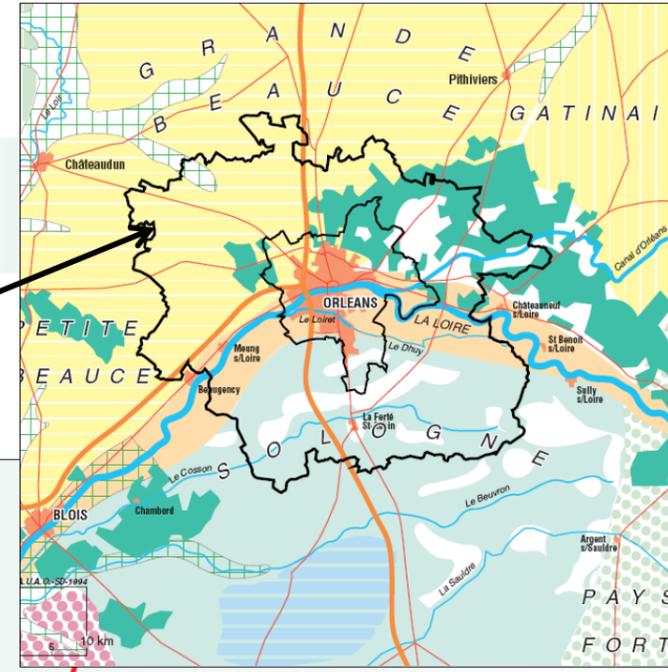
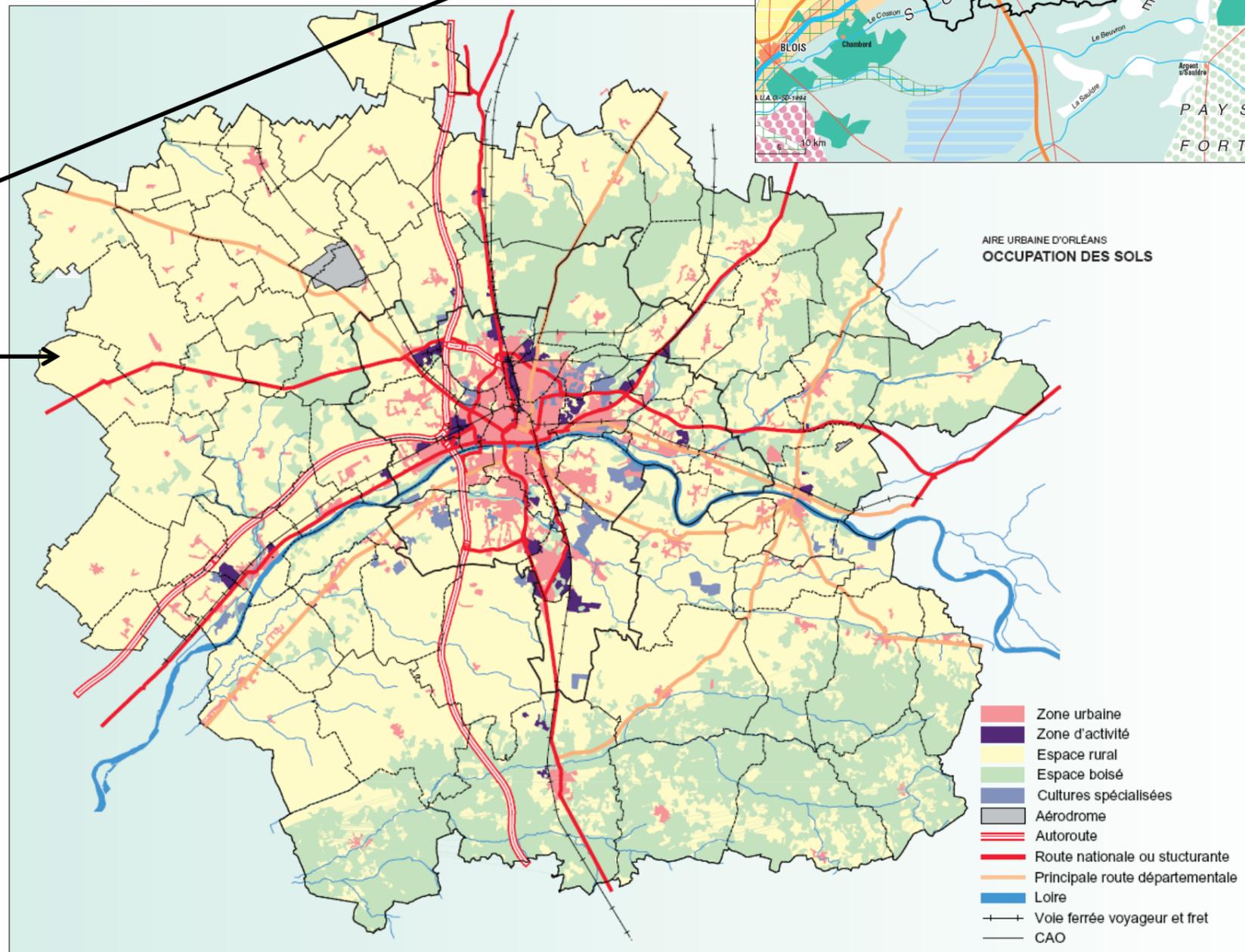


Figure 1 : Situation de l'aire urbaine d'Orléans à l'échelle interrégionale (source : Insee, carte : Agence d'urbanisme de l'agglomération orléanaise).

Figure 2 : L'aire urbaine d'Orléans, situation par rapport aux régions naturelles (source : Insee, carte : Agence d'urbanisme de l'agglomération orléanaise).



Figure 3 : L'aire urbaine d'Orléans, occupation des sols (source : Insee, carte : Agence d'urbanisme de l'agglomération orléanaise).



1.1. UNE AGGLOMERATION RAYONNANTE

1.1.1. Un rayonnement économique de premier plan pour une aire urbaine de 370 000 habitants

Avec 370 000 habitants en 2007, Orléans constitue la 22^{ème} aire urbaine française par son poids démographique. Elle a toutefois atteint un niveau de rayonnement économique tout à fait singulier pour une aire urbaine comprise entre 200 000 et 500 000 habitants, supérieur à son poids démographique.

Orléans dispose en effet d'une activité tertiaire supérieure conséquente. En 2006, son aire urbaine compte environ 13 800 emplois dits métropolitains supérieurs (EMS) ou de cadres des fonctions métropolitaines, ce qui la classait au 14^{ème} rang national (source : Insee). Elle figure également au 14^{ème} rang national pour ce qui est du taux de cadres des fonctions métropolitaines supérieures avec 9,5 % des emplois, et au 1^{er} rang du Bassin Parisien hors Paris, devant Rouen, Tours, Caen ou Metz pourtant plus peuplées qu'elle. Plus globalement, le taux d'encadrement était nettement plus élevé à Orléans que dans les aires urbaines de taille similaires et auxquels l'Insee l'avait comparée (Tours, Caen, Le Mans, Reims et Amiens) : il s'élevait en 1999 à 14,4 % des emplois contre une moyenne de 11,7 %. En 2006, le taux d'encadrement orléanais s'élevait à 16,1 % des emplois (source : Insee).

Le rayonnement d'Orléans s'exprime aussi à travers une grande diversité d'activités. Orléans dispose d'un marché de l'emploi important et attractif auprès des ménages en étant susceptible d'offrir deux emplois dans des secteurs économiques différents au sein du même espace géographique. La base économique d'Orléans s'est ainsi considérablement diversifiée au cours du dernier demi-siècle et ne peut plus se résumer à celle d'une ville de province de vieille tradition administrative. Elle cumule aujourd'hui des fonctions politique, administrative, universitaire, commerciale, industrielle et logistique.

Figure 4 : Nombre et part des emplois de Cadres des fonctions métropolitaines dans l'emploi total dans les principales aires urbaines du Bassin Parisien hors Paris en 2006 (carte et source, Insee ; fond de plan IGN).

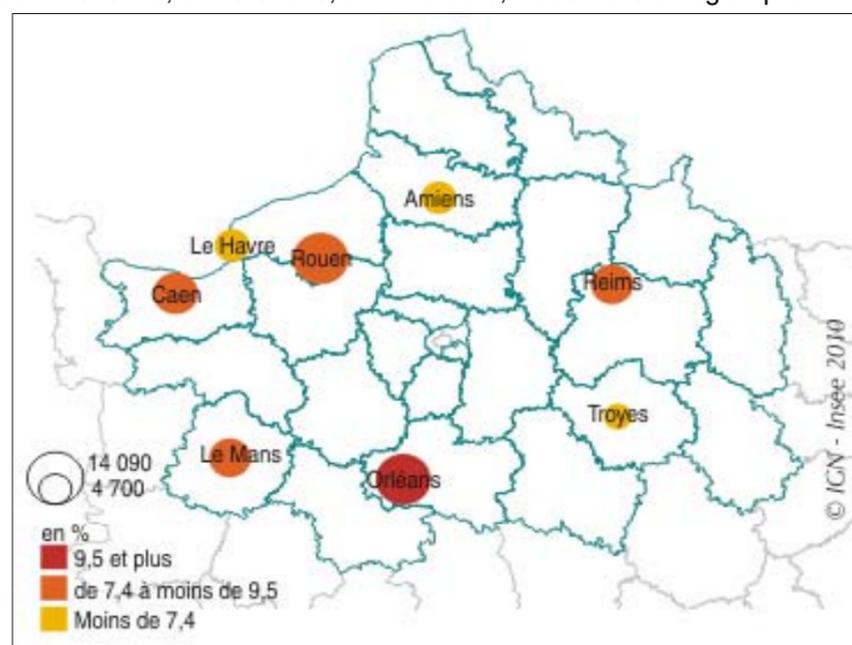


Figure 5 : Evolution comparative du taux de chômage entre 1999 et 2007 (tableau : Setec Organisation ; source, Insee).

Taux de chômage en % de la population active	Aire urbaine d'Orléans	France métropolitaine
1999	9,7	12,9
2002	6,1	9
2007	8,5	11

1.1.2. Une forte attractivité

L'aire urbaine orléanaise connaît une forte attractivité économique : le nombre d'emplois croît régulièrement et fortement (+ 13 000 emplois entre 1990 et 1999 ; + 19 000 entre 1999 et 2007), avec un indicateur d'emplois de 103,8 en 2006 contre 100 en 1999 (soit 103,8 emplois pour 100 actifs résidents), signifiant que l'aire urbaine compte davantage d'emplois que d'actifs ayant un emploi et y résidant (sources : Insee). Cette évolution est d'autant plus notable qu'elle constitue une singularité à l'échelle de la région Centre et de la partie sud du Bassin parisien. Cela se traduit par une situation de l'emploi et une situation sociale très favorable, grâce à une plus faible occurrence de la précarité et des bas revenus : le taux de chômage y est nettement et durablement inférieur à la moyenne nationale, d'environ 3 points, tandis que le revenu moyen des ménages était, en 2007, supérieur de 5,5 points à la moyenne nationale, la proportion de foyers fiscaux imposables supérieure de 7,7 points (source : Insee & DGFIP).

L'attractivité orléanaise est également démographique, en dépit d'un récent et net fléchissement, essentiellement dû à une périurbanisation accentuée et à une localisation de la croissance hors du périmètre de l'aire urbaine de 1999 : entre 1999 et 2007, l'aire urbaine d'Orléans a gagné 14 000 habitants à périmètre constant, soit un taux d'évolution annuel moyen de 0,54 %. Cette évolution la situe dans la moyenne nationale, après une période de croissance accélérée depuis 1962 et notamment entre 1990 et 1999, où le taux d'évolution annuel moyen de 0,86 %, soit le 4^{ème} plus important pour les aires urbaines de plus de 200 000 habitants, après Montpellier, Toulouse et Rennes (sources : Insee).

Le dynamisme démographique repose néanmoins sur des bases solides. Il est essentiellement le fait du solde naturel (+0,7 % en 2007). Par ailleurs, malgré un solde migratoire peu dynamique, Orléans exerce une forte attractivité auprès des jeunes actifs diplômés : le solde arrivants-partants des plus de 25 ans ayant un niveau de formation bac+2 est positif (+1582), alors qu'il est négatif pour bien des aires urbaines comparables du Bassin Parisien (Dijon : -3309, Reims : -3471, Le Havre : -2983, Rouen : -2748, Caen-Bayeux : -1420 ; source : Insee).

	1968	1975	1982	1990	1999	2007
Population	225 099	269 858	297 946	329 464	355 770	369 521
Densité moyenne (hab/km2)	109,4	131,1	144,8	160,1	172,9	179,5

Figure 6 : évolution de la population de l'aire urbaine d'Orléans entre 1968 et 2007 (source : Insee).

	1968 à 1975	1975 à 1982	1982 à 1990	1990 à 1999	1999 à 2007
Variation annuelle moyenne de la population en %	+2,6	+1,4	+1,3	+0,9	+0,5
- due au solde naturel en %	+1,0	+0,8	+0,8	+0,7	+0,7
- due au solde apparent des entrées sorties en %	+1,7	+0,7	+0,5	+0,2	-0,2
Taux de natalité en ‰	18,8	15,8	15,3	13,5	13,6
Taux de mortalité en ‰	9,3	8,2	7,5	6,9	6,9

Figure 7 : évolution d'indicateurs démographiques de l'aire urbaine d'Orléans entre 1968 et 2007 (source : Insee).

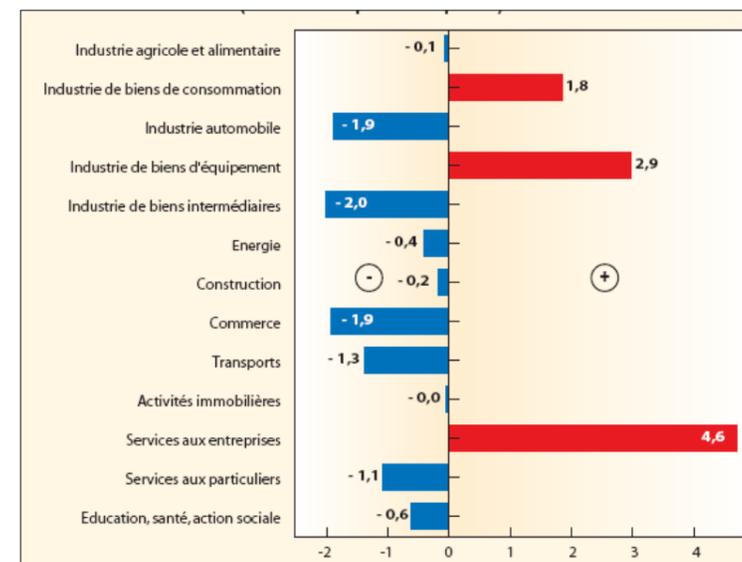
1.1.3. Des ressorts de développement métropolitain rares pour une aire urbaine française de cette taille

Orléans se démarque également des autres aires urbaines françaises comprises entre 200 000 et 500 000 ou même un million d'habitants par ses points forts structurels en matière de fonctions métropolitaines, car ils correspondent généralement à des points faibles des aires urbaines comparables. Le rayonnement orléanais s'exerce majoritairement dans la sphère d'activité productive privée. Orléans dispose d'une offre substantielle tournée vers les entreprises mêlant fonctions immatérielles, productives et de services. Plusieurs caractéristiques en témoignent :

- de nombreux services aux entreprises : ils totalisaient en 1999 près de 16 % de l'emploi total soit près de 4 points de plus que dans les aires urbaines comparables (Tours, Caen, Le Mans, Reims, Amiens). Les technologies de l'information et de la communication, les activités d'études-conseil et assistance, la gestion et les services financiers (du fait notamment de l'implantation du centre des chèques postaux) en constituant les secteurs les plus remarquables ; avec le pôle Nekoé, les acteurs orléanais se sont engagés dans une démarche d'innovation dans ce secteur (cf. 1.2.3.) ;
- un fort potentiel de recherche, grâce à la présence d'importants organismes nationaux de recherche publique (Centre national de la recherche scientifique, Bureau de recherches géologiques et minières, Institut national de la recherche agronomique, Cemagref), relayés par des laboratoires universitaires (université d'Orléans) et par des centres de recherche privés de grands groupes (Dior, Novartis, John Deere), totalisant 4.000 chercheurs (2 300 publics, 2 700 privés), 89 laboratoires (37 publics, 52 privés ; source : Communauté d'agglomération Orléans Val de Loire) ;
- une excellence d'audience nationale, les sciences du vivant, à travers les secteurs de l'environnement (recyclage et gestion de l'eau et des déchets), des biotechnologies, de la pharmacie et des parfums-cosmétiques, pour lesquels Orléans compte parmi les leaders nationaux. Cette excellence repose sur la présence de grands groupes multinationaux, à travers des activités de production, mais aussi de recherche, sur l'existence de projets innovants, à travers notamment les pôles de compétitivité (Cosmetic Valley, Sciences et systèmes de l'énergie électrique, Elastopole, cf. 1.2.3.) et l'existence de formations spécialisées (masters universitaires) et d'organismes référence (Centre européen de prévention des risques d'inondation...).

Comme pour les autres capitales régionales comprises entre 200 000 et 500 000 habitants, le rayonnement métropolitain d'Orléans s'appuie aussi sur les sphères résidentielle et résidentielle, mais dans de moindres proportions : l'université d'Orléans, recréée en 1960, reste de petite taille (14.000 étudiants, sans faculté de médecine mais avec une école polytechnique – Polytech' Orléans – spécialisée en mécanique et énergétique, électronique et optique, génie civil et production, source : université d'Orléans), proche de Tours et de Paris, tandis que les activités de tourisme d'affaires et réceptif (salons, foires et congrès) et les activités culturelles sont moins développées que dans les aires urbaines comparables (source : Insee).

En revanche, Orléans dispose par rapport aux aires urbaines de taille comparable, et en dépit de la présence d'un carrefour autoroutier, d'une connectivité moindre, car elle se définit par rapport à Paris et non par rapport à elle-même. Par connectivité, il faut entendre le nombre de destinations accessibles en aller-retour sur une journée. Orléans ne dispose pas d'aéroport, ni d'accès aussi aisés aux aéroports parisiens (et notamment pour Paris-CDG) que sa proximité parisienne pourrait le laisser supposer, alors que sa desserte par la grande vitesse ferroviaire est marginale (un seul aller-retour quotidien par sens par le TGV Centre-Limousin assurant la liaison Brive - Lille-Europe via la gare d'Aéroport CDG 2-TGV).



Figures 8 et 9 : spécificités de l'aire urbaine d'Orléans par rapport à la moyenne des aires urbaines comparables en matière de secteurs d'activités en 1999 (différence exprimée en points) (graphique : Insee) et recherche dans les domaines de la biotechnologie (photo : Communauté d'agglomération Orléans-Val de Loire)



Figures 10, 11 et 12 : CNRS, BRGM et Polytech' Orléans au technopole de La Source (photos : Setec Organisation).

1.1.4. Un dynamisme et un rayonnement dont ne rend pas encore suffisamment compte l'image d'Orléans

Orléans présente l'image d'une ville guère reconnue, sans que ce déficit d'image ne s'accompagne de ressorts négatifs.

Ainsi, Orléans n'est guère reconnue comme une ville spécialement attrayante ni comme particulièrement dynamique, si l'on en juge par les classements des villes et des territoires les plus attractifs ou ceux où il fait bon vivre. Ces classements ont, en soi, une valeur relative : la méthode d'analyse est sujette à débat, mais en accès libre sur Internet, ils touchent potentiellement un large public et contribuent à forger l'image d'une ville dans les consciences collectives. Ainsi Orléans est-elle 26^{ème} sur 36 parmi les villes de 100 000 habitants (*L'Encyclopédie des villes ; le Journal du Net*), le Loiret 43^{ème} département sur 96 où il fait bon vivre en 2008 (*L'Express*).

Capitale de la région Centre, Orléans n'est pas associée à un territoire particulier du fait de sa situation de carrefour entre plusieurs entités naturelles (plateau céréalière de la Beauce, forêt d'Orléans, forêts giboyeuses et étangs de Sologne, vergers, maraîchages et châteaux du val de Loire) et de sa proximité avec Paris.

Enfin, les réussites économiques orléanaises demeurent largement méconnues du grand public et ne contribuent pas véritablement à associer l'agglomération à l'innovation technologique qu'elle possède pourtant.

1.2. UN RAYONNEMENT STRUCTURE PAR LA PROXIMITE DE PARIS MAIS QUI NE S'Y RESUME PAS

1.2.1. Une précoce vocation d'interface entre Paris et le Val de Loire

Orléans dispose d'une situation stratégique qui a été précocement mise en valeur. L'agglomération occupe un site de pont sur la Loire, à l'endroit où celle-ci est la plus proche de Paris (120 kilomètres) et de la Seine et où elle marque un coude, infléchissant son cours selon un axe est-ouest. La liaison entre Paris et Orléans, à travers la Beauce, a été elle aussi précoce, grâce à la mise en valeur agricole (défrichement) et à l'absence de contraintes topographiques.

Cette configuration a contribué à faire de l'axe Paris-Orléans la colonne vertébrale du royaume de France dès les premiers Capétiens, au tournant de l'an mille : il a guidé l'expansion francilienne vers l'ouest, le centre et le sud ; il a par la suite favorisé la perception du val de Loire comme jardin de la France dès la Renaissance, avec l'installation itinérante de la Cour et la construction des premiers châteaux de plaisance.

Cette situation de point de passage a également assuré quasiment en continu la prospérité d'Orléans, aux temps où la voie fluviale constituait le principal mode de transports et la Loire, la voie de circulation la plus importante du Royaume. Orléans en a retiré un important rayonnement, jusqu'au 19^{ème} siècle, car était le point de chargement et déchargement obligé des marchandises en provenance et à destination de Paris. Elle fut notamment à la fin du Moyen Age et à la Renaissance, une des villes les plus fortunées et un pôle intellectuel, grâce son université.

Les autres axes, notamment en direction du Sud, ont été moins prépondérants comme en témoigne l'urbanisation tardive de la rive sud de la Loire (19^{ème} siècle).



Figures 13, 14, 15 et 16: la Loire à Orléans, plaque de fondation de l'université d'Orléans, hôtel Grosnot, cathédrale et rue Jeanne-d'Arc (photos : Setec Organisation).

1.2.2. Le pôle méridional de la croissance métropolitaine parisienne...

Après une période de léthargie à partir du 19^{ème} siècle suite au développement du chemin de fer et au déclin de la navigation fluviale, la proximité parisienne est à nouveau, depuis ces dernières décennies, source de développement pour Orléans. Plusieurs dynamiques y contribuent : le desserrement parisien de la seconde moitié du 20^{ème} siècle, une politique orléanaise d'attraction d'activités parisiennes continue et constamment renouvelée. Ces dynamiques sont à l'origine du rayonnement d'Orléans, car loin de se cantonner à des activités d'exécution, elles se traduisent aussi par des fonctions décisionnelles et stratégiques.

Un rayonnement actuel initié par la proximité parisienne et la politique d'aménagement du territoire

Orléans a tiré un large bénéfice de la politique d'aménagement du territoire menée durant les Trente Glorieuses (1945-75), puis de la décentralisation institutionnelle à partir de 1982. Elles ont permis un déplacement d'activités et de pouvoirs en provenance de Paris et de l'Ile-de-France. Orléans s'est ainsi dotée de vocations industrielle et scientifique qu'elle ne possédait pas, et a renforcé considérablement sa vocation tertiaire.

La politique d'aménagement du territoire a tout d'abord fait d'Orléans une grande bénéficiaire de la déconcentration industrielle parisienne à partir des années 1950. Elle a consisté à implanter des activités industrielles générées par l'activité parisienne hors de Paris et de sa banlieue, afin de les désengorger et de rééquilibrer spatialement le développement. Principale singularité par rapport aux autres agglomérations concernées par cette dynamique, les industries implantées à Orléans ont porté sur des secteurs de « pointe », et peu sur l'automobile, le textile ou la chimie lourde.

Il en découle un certain nombre des spécificités actuelles de l'industrie orléanaise :

- une importante dimension technologique, directement liée au moment d'apparition de l'industrie, les secteurs structurants de l'industrie orléanaise étant toujours ceux apportées par la déconcentration : pharmacie, cosmétique-parfums, informatique - électronique - instrumentation, complétés plus récemment par l'agro-alimentaire ;
- une présence de grands groupes, y compris étrangers (essentiellement américains et japonais) : Servier, Novartis, Famar France, Pfizer (pharmacie), Dior-LVMH, Gemey, Shiseido, Caudalie (cosmétique-parfumerie), Alcatel-Lucent, Thalès, Hitachi, IBM (informatique-électronique-instrumentation), John Deere (mécanique), Cargill, Unisabi (agro-alimentaire) ; ils représentaient en 1999 18,2 % des emplois salariés contre 14,5 % dans les aires urbaines de Tours, Caen, Le Mans, Reims et Amiens ;
- un niveau de qualification important (cf. taux d'encadrement 1.1.1.);
- une capacité d'innovation (cf. 1.1.3.),

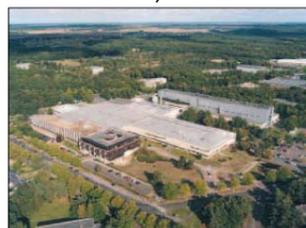
La politique d'aménagement du territoire a également fait d'Orléans une capitale régionale, en dépit de sa proximité avec Paris, de sa situation relativement excentrée au sein de la région Centre et de l'existence au sein de celle-ci d'une aire urbaine légèrement plus importante, Tours. La régionalisation s'est traduite comme pour toute capitale régionale par :

- le développement d'une centralité administrative et politique grâce à l'attribution d'une responsabilité politique aux collectivités publiques (ville et désormais intercommunalité, conseil général, conseil régional), le développement d'administrations afférentes et singulièrement d'une haute administration locale, grâce aux transferts d'organes administratifs centralisés : administrations d'Etat décentralisées (Dreal, Draaf, Dirrecte, Agence régionale de Santé...) antennes régionales d'établissements publics (Agence de l'Eau Loire-Bretagne, établissements nationaux de recherche, Office national des Forêts...);
- le développement d'une centralité décisionnelle et financière, grâce à la création d'antennes interrégionales de grandes entreprises publiques et privées de services : Edf, banques...

Sans disposer du statut de « métropole d'équilibre » dans les années 1960-70, Orléans a par ailleurs bénéficié d'une concentration supplémentaire des investissements et des implantations de services d'administrations centrales et d'entreprises publiques. Ces investissements ont concerné :

- l'enseignement supérieur et la recherche, via la recréation de l'université d'Orléans en 1960, la création ex nihilo d'un campus à La Source, l'installation de plusieurs centres de recherche nationaux,
- les services financiers avec l'installation du centre national des chèques postaux.

La politique d'aménagement du territoire a enfin permis d'établir à Orléans un carrefour autoroutier, à l'origine une forte attractivité logistique. Ce carrefour est constitué par les autoroutes A10 (Paris-Orléans-Bordeaux), A71 (Orléans – Clermont-Ferrand puis arc méditerranéen), A19 (liaisons A10-A6-A5). Il s'agit, au regard de la configuration actuelle du réseau national, du principal carrefour du sud du Bassin parisien. Il bénéficie d'une situation privilégiée, car il remplit une double fonctionnalité tangentielle : celle de rocade sud de l'Ile-de-France et celle de transversale est-ouest de la partie de nord de la France. Orléans dispose ainsi d'une forte attractivité logistique, qui en fait la 4^{ème} plate-forme nationale, avec près 9 000 emplois, dans le conditionnement, le transport, l'entreposage et la présence des principaux groupes nationaux et internationaux (source : Communauté d'agglomération Orléans Val de Loire).



Figures 17, 18 et 19, en haut : unité de production pharmaceutique Pfizer, centre financier de La Poste, hôtel de la région Centre (photos : Communauté d'agglomération Orléans Val de Loire, Setec Organisation, Setec Organisation).



Figures 19 et 20, en bas, 21, à droite : entrepôts logistique au Pôle 45, Agence de l'Eau Loire-Bretagne (photos : Setec Organisation), parc d'activités des Châteliers à Semoy (photo : Communauté d'agglomération Orléans Val de Loire).

Orléans et son aire urbaine continuent à envisager leur avenir avec Paris et l'Ile-de-France

Orléans présente un fonctionnement pour partie intégré à la métropole parisienne. Cette intégration se manifeste par des liens économiques : 30 % des salariés de l'aire urbaine étaient placés sous l'autorité de sièges sociaux parisiens (source : Insee), tandis que Paris et l'Ile-de-France sont la zone d'emplois avec laquelle Orléans nourrit le plus de migrations domicile-travail (près de 9 600/jour en 2004), comptant 3 fois plus de sorties que d'entrées. Elle se manifeste aussi par des liens migratoires : l'Ile-de-France participe à l'accroissement démographique de l'aire urbaine orléanaise, par un solde migratoire positif (à hauteur de 4 entrées pour 3 départs), en en faisant le 2^{ème} territoire contributeur après les autres espaces de la région Centre (sources : Insee et Conseil régional du Centre).

En outre, la stratégie de développement d'Orléans, formulée tant dans le Schéma de Cohérence territoriale que dans le contrat d'agglomération, est largement orientée vers Paris tant pour le développement des activités métropolitaines que pour celui d'activités plus banales. Elle vise à positionner Orléans comme une terre d'accueil pour :

- les délocalisations de proximité (« nearshore »), grâce à ses coûts de fonctionnement attractifs et une main d'œuvre qualifiée via : des délocalisations d'administrations centrales, des installations de sièges sociaux régionaux de groupes d'assurances, mutuelles en phase fusion-regroupement..., des transferts d'activités de « back office » (regroupement de fonctions administratives et comptables) de sociétés parisiennes cherchant à réduire leurs frais de gestion ;

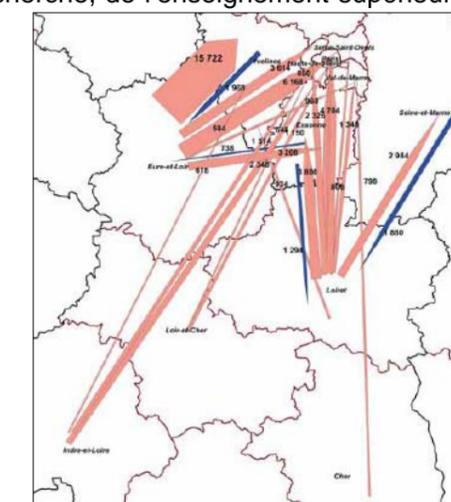
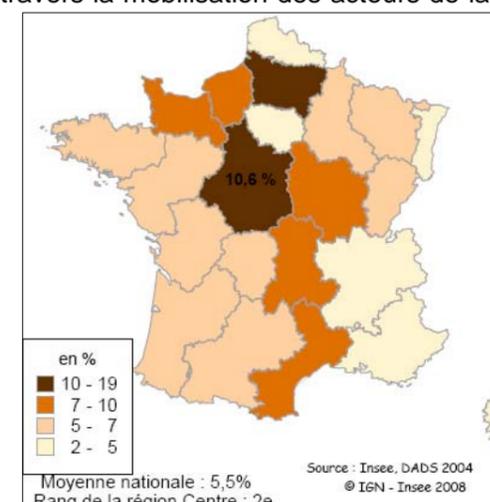
- les activités innovantes à valeur ajoutée, tertiaires et industrielles, grâce à son offre de services aux entreprises et à ses excellences en matière de sciences du vivant, en attirant des entreprises et des activités d'enseignement supérieur liées et en rapprochant les structures orléanaises avec celles du plateau de Saclay, principale plateforme scientifique et technologique francilienne, située à moins de 100 kilomètres d'Orléans et pour laquelle d'ambitieux projets sont formulés (Grand Paris) ;
- les jeunes retraités franciliens, grâce à une qualité de vie à coût inférieur.

1.2.3. ... Et en même temps une capitale régionale à potentiel métropolitain génératrice de son propre rayonnement

Un développement économique qui s'émancipe de plus en plus de la tutelle parisienne

Le développement orléanais a atteint un stade où il est en mesure de générer une attractivité auprès d'activités stratégiques à haute valeur ajoutée. Le lien de dépendance des implantations d'origine parisienne avec Paris et l'Ile-de-France s'est considérablement distendu : le degré d'autonomie des établissements orléanais (la proportion de salariés travaillant dans des établissements dont le siège social est basé dans la même région) par rapport à Paris était, en 1999, à peine moins élevé que dans les aires urbaines comparables et légèrement plus élevé tous territoires confondus (30 % contre 27,5 %). Par ailleurs, l'attractivité d'Orléans pour l'implantation de groupes internationaux ne se résume plus à des activités de production. Elle s'exerce également pour des activités de sièges sociaux, de bases européennes ou françaises, de recherche et de développement : siège européen d'Honda Europe Power, centre administratif d'IBM France, centre de recherche et développement de Shiseido...

Orléans est en capacité d'engager des projets innovants de son propre chef, sans mobiliser les compétences franciliennes, à travers des pôles de compétitivité et de Nekoé, pôle de compétences sur l'innovation par les services. Ces pôles permettent à l'aire urbaine de se positionner comme un territoire de référence en termes de recherche, d'innovation et de transfert de technologies notamment dans les domaines de l'innovation par les services, les géosciences, la science de la beauté et du bien-être et cosmétique, les éco-activités et les sciences et systèmes de l'énergie électrique. Ils amènent les structures orléanaises à collaborer étroitement avec des homologues dispersées sur l'ensemble du territoire national, à travers la mobilisation des acteurs de la recherche, de l'enseignement supérieur et des entreprises.



Figures 22 et 23 : part des actifs qui travaillent dans une autre région en 2004, déplacements domicile-travail entre les départements du Centre et les départements franciliens (flux supérieurs à 500 actifs) en 2004 (source : Insee, carte : Conseil régional du Centre).

Pôles de compétitivité et d'excellence mobilisant des structures orléanaises

- **Les géosciences et les éco-activités : le pôle de compétitivité Elastopole.** Basé à Orléans, il ambitionne devenir un pôle de référence à l'échelle européenne par la maîtrise de la totalité de la chaîne de conception et de production des caoutchoucs et des polymères, dans une perspective de développement durable et d'efficacité économique. Il s'est déjà accompagné pour Orléans, par la création de l'Ecole nationale d'application des Géosciences et par le transfert de l'Inventaire forestier national. L'Elastopole fédère plus de 100 entreprises et 30 000 emplois répartis dans les autres territoires de la région Centre (Tours, Bourges, Vierzon...), l'Auvergne (Clermont-Ferrand, Vichy, Moulins...), les Pays-de-la-Loire (Nantes, Angers, Le Mans...) et l'Île-de-France (Paris).

- **Les sciences de la beauté et du bien-être et cosmétique : le pôle de compétitivité Cosmetic Valley.** Il fédère près de 400 entreprises rassemblant 34 000 emplois et a pour objet de développer la recherche dans les domaines éponymes et pour objectif de devenir le premier pôle mondial, en créant 4 à 5 000 nouveaux emplois sur 10 ans. Bien que basé à Chartres, Orléans joue un rôle majeur, puisqu'elle ambitionne de se positionner comme capitale scientifique du pôle avec développement de l'Institut de la peau, la création d'une plateforme collaborative avec les PME et le renforcement du salon scientifique Cosm'Innov. Les structures orléanaises mènent des collaborations de projets avec différents partenaires du pôle, implantés notamment dans les aires urbaines de Tours, Chartres, Dreux, Rambouillet, Evreux et Louviers.

- **Les sciences et systèmes de l'énergie électrique : le pôle de compétitivité S2E2.** Il fédère une centaine d'acteurs dont une majorité de PME, des centres de recherche et des organismes de formation, regroupés dans les aires urbaines de Tours (siège du pôle), d'Orléans et de Limoges. Il a pour but de susciter et d'accompagner des projets de recherche et de développement collaboratifs, permettant de développer l'efficacité énergétique, de favoriser le développement des énergies nouvelles et renouvelables et des technologies vertes et de faire des aires urbaines impliquées des pôles d'excellence européen en matière d'efficacité énergétique.

- **La ressource en eau associée aux milieux : le pôle de compétitivité Dream.** Basé à Orléans, il fédère les acteurs des entreprises, de la formation et de la recherche implantés en région centre dont l'activité repose sur les ressources naturelles en général et l'eau en particulier. Plus de 400 établissements comprenant 20 000 emplois sont concernés par la thématique, associant PME-PMI et grands groupes, la plupart étant basé à Orléans et dans sa zone d'emplois. Créé en 2007, le cluster a été labellisé pôle de compétitivité en 2010.

- **L'innovation par les services : le pôle de compétences Nekoé.** Créé en 2009, il est basé à Orléans et a pour objet de permettre aux entreprises de tout secteur de trouver, en s'appuyant sur la recherche en science des services de nouveaux champs de croissance, par le développement de services innovants. Il réunit 60 partenaires implantés dans l'Orléanais. Il a été labellisé «Grappes d'entreprises » par la Datar en 2010.

Orléans se pense également comme sa propre métropole

Orléans émet également un rayonnement important vers les autres zones d'emploi de la région Centre et notamment vers celles de l'axe ligérien et du département du Loiret. Les déplacements domicile-travail avec Blois (4 950 migrants quotidiens), Pithiviers (3 660) et Gien (3 340) sont les plus importants. La majorité de migrations internes à la région Centre étaient à destination d'Orléans, la zone d'emploi orléanaise enregistrant un solde positif de près de 4 200 migrants (source : Conseil régional du Centre).

Ces migrations pendulaires sont appelées à se renforcer car les aires urbaines continuent à s'étendre et Orléans à imaginer son futur à travers des coopérations territoriales à « géométrie variable », donc en partie aussi avec le Val-de-Loire. Le positionnement en tant que pôle de croissance de la métropole

parisienne ne constitue en effet qu'un des aspects du positionnement territorial d'Orléans. Ce dernier conçu comme sa propre métropole implique des coopérations ponctuelles sur des projets spécifiques avec différents territoires. Plusieurs éléments en rendent compte : l'implication d'Orléans dans une démarche de coopération métropolitaine « Val de Loire – Maine » (non labellisée par la Datar en 2005, mais poursuivie depuis) avec Tours, Blois, Saumur, Chinon, Le Mans, Laval et Alençon ; les coopérations menées dans le cadre des pôles de compétitivité, la mise en œuvre du Pôle de recherche et d'enseignement supérieur (PRES) Centre Val-de-Loire qui regroupe les universités de Tours et d'Orléans, 4 écoles implantées à Blois (2), Tours et Bourges, ainsi que les 2 centres hospitaliers régionaux (CHR) de Tours et d'Orléans.

Orléans s'inscrit enfin dans une dynamique de développement de ses aménités urbaines, pour les hisser au niveau d'une capitale régionale à vocation métropolitaine, comme le souligne le Schéma de cohérence territoriale de l'agglomération (SCoT) lorsqu'il fixe comme objectif de « disposer de grands équipements à la hauteur d'une capitale régionale ». La croissance d'Orléans depuis les années 1950 l'a fait passer rapidement du statut de ville de province à celle de capitale régionale à vocation métropolitaine et lui a fait acquérir la substance nécessaire au développement de services et d'équipements rares. Engagée depuis près de deux décennies, cette dynamique de montée en gamme se poursuit à travers les formes suivantes :

- création de nouveaux équipements de haut niveau : nouvel hôpital de La Source, plus grand chantier hospitalier de France dont la livraison est prévue pour 2014, projet de grande salle multifonctionnelle (sport, culture, congrès) de grande capacité, ouverture d'un hôtel 4* luxe avec restaurant gastronomique (château de la Motte-Sanguin), projet de nouveau campus universitaire en centre-ville, faisant suite au Zénith (1996), au pont de l'Europe (2000), 5^{ème} traversée de la Loire à Orléans, au centre de conférences (2001), à la lourde restructuration (cf. 1.3.3.) de la gare d'Orléans en 2007 ;
- développement de l'offre de transports publics : chantier de la seconde ligne de tramway Est-Ouest prévue pour 2012, faisant suite à la première ligne, Nord-Sud, mise en service en 2000 et au système de vélo en libre service, Vélo +, en 2007 ;
- revitalisation du centre historique (intermails) : requalification des espaces publics avec valorisation des espaces piétonniers, réhabilitation des immeubles anciens, renforcement de l'offre commerciale et des équipements d'agglomération, réappropriation des bords de Loire ; la 2^{de} étape concernant les secteurs Ouest et comprenant la programmation de 12 000 m² de nouveaux commerces dans les domaines de l'équipement de la maison, cultures et loisirs autour des Halles est engagée, ainsi que l'aménagement des quais de la Loire ;
- mise en place d'une offre événementielle culturelle et sportive de rayonnement interrégional voire international : festivals Archilab (créé en 1999) autour des jeunes architectes, festival de Loire (créé en 2003 et rassemblant jusqu'à 600 000 visiteurs) autour de la marine fluviale, open international de tennis (créé en 2005), affirmation du club de basket au plus haut niveau national (Entente orléanaise en Pro A depuis 2007, participation aux Coupes d'Europe...), affirmation de l'US Orléans Judo-jujitsu comme club de renommée internationale.



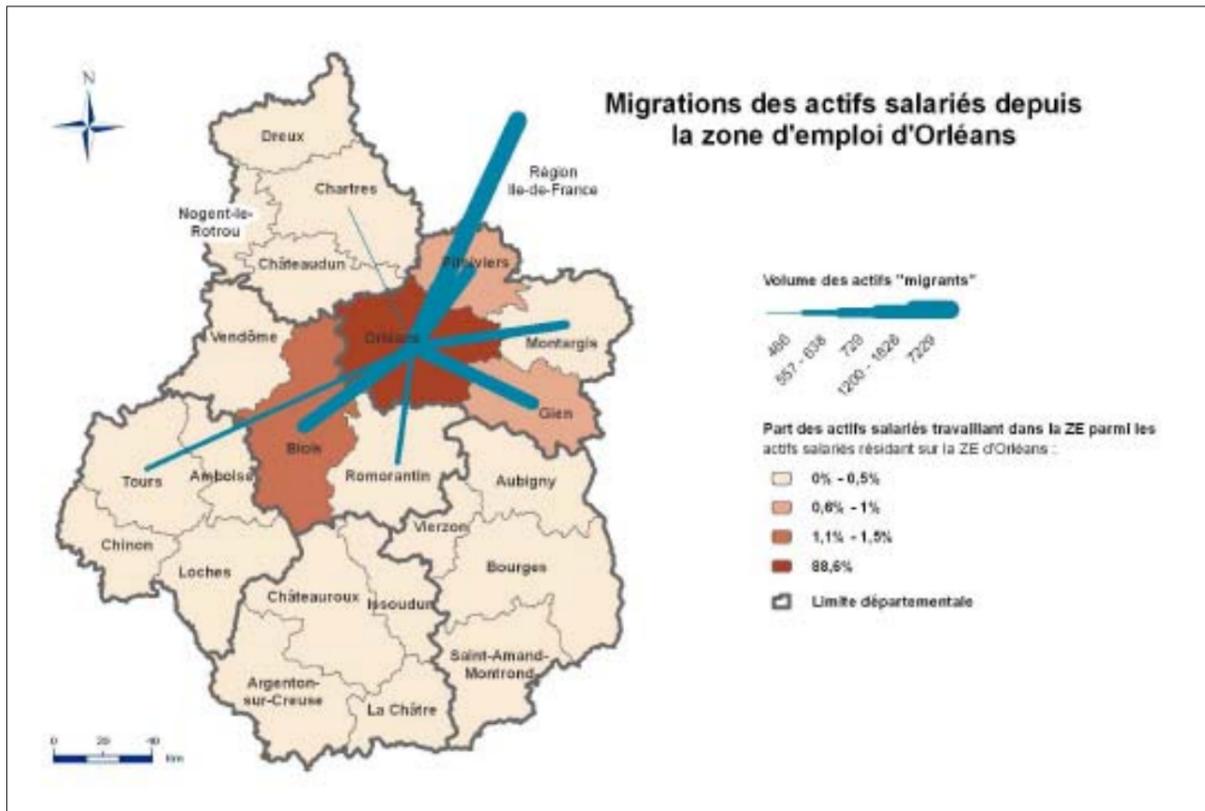
Figures 24, 25 et 26 : tramway, nouveau centre hospitalier en construction, rue de l'Empereur (photos : Setec Organisation).



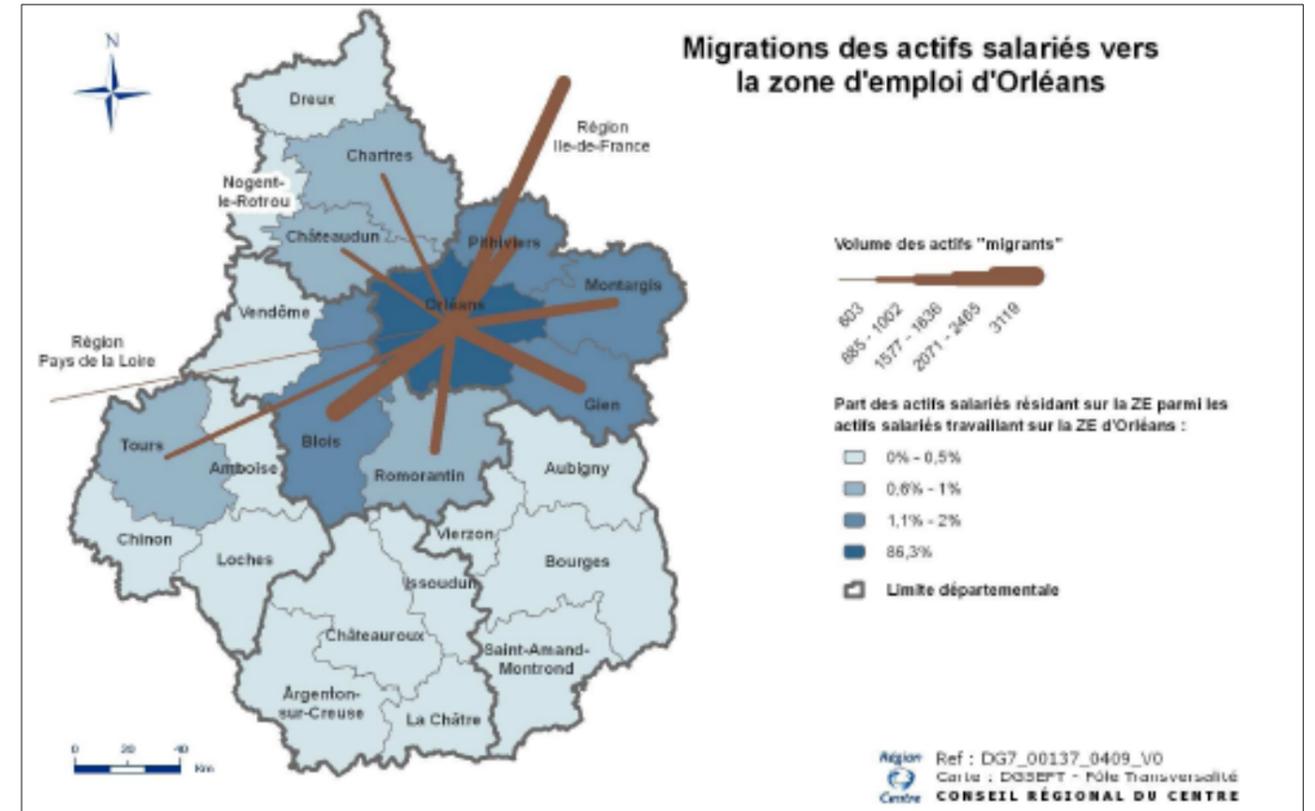
Figures 27, 28 et 29 : deuxième ligne de tramway en construction, station Vélo+, Zénith (photos : Setec Organisation).



Figures 30 et 31: festival Orléans à la Loire à Orléans, open de tennis d'Orléans (photos : Ville d'Orléans).



Figures 32 et 33: migrations domicile-travail de la zone d'emploi d'Orléans en 2004 (source : Insee, carte :Conseil régional du Centre).



1.3. UNE ORGANISATION URBAINE ORIGINALE ET COMPLEXE : POLYCENTRIQUE, ETIREE DU NORD AU SUD, ET CONCENTREE SUR LE POLE URBAIN

L'organisation spatiale de l'aire urbaine d'Orléans échappe aux « canons » d'une grande agglomération française. Plusieurs caractéristiques sont à considérer par tout projet d'aménagement et de développement : l'organisation radioconcentrique ne constitue pas la seule dynamique d'expansion ; à une échelle plus large, les rapports entre les différentes composantes de l'aire urbaine (centre-banlieue-espaces périurbains) ne se manifestent pas selon les mêmes proportions ; enfin, la centralité ferroviaire, bien que hiérarchisée, est répartie entre deux gares desservies par le réseau classique.

1.3.1. Des activités stratégiques réparties dans trois pôles principaux considérablement éloignés les uns des autres

Les activités stratégiques ayant un fort rayonnement sont réparties entre 3 pôles disposés du Nord au Sud de l'agglomération : les zones d'activités nord, le centre historique et La Source. On observe une certaine spécialisation :

- Le centre historique regroupe l'essentiel des centralités administratives (préfecture, mairie, hôtels d'agglomération, du département, de région), culturelles (théâtres, cinémas, médiathèque tête de réseau), financières et immobilières, de services aux particuliers et pour partie commerciales (centres commerciaux de Place d'Arc et des Halles-Châtelet) ; le centre-ville, au-delà des boulevards de ceinture est également appelé à renforcer sa centralité tertiaire grâce à la nouvelle offre de bureaux (Sonis, îlot de la Râpe) ;
- La Source regroupe l'essentiel de la centralité scientifique et technologique, dans un technopole comprenant le campus universitaire, le CHR, de grands organismes de recherche (Cnrs, Brgm...), des antennes interrégionales d'organismes publics intervenant dans le domaine de l'environnement (Agence de l'eau Loire-Bretagne, DIRE Centre, Onf), de centres de recherche et production de certaines industries pharmaceutiques (Pfizer, Novartis, Boiron...), ainsi que par les services financiers de La Poste (chèques postaux) ; le technopole est complété par quelques implantations de groupes internationaux dans les autres domaines d'excellence orléanais (informatique-électronique-instrumentation, logistique) ;
- les zones d'activités nord, disposées en arc de cercle, regroupent quant à elles l'essentiel de la centralité logistique, avec notamment le Pôle 45, et de la centralité industrielle avec la majorité des unités de production groupes multinationaux (IBM France, Caudalie, parfums Christian Dior, Shiseido, Merck Santé, Thalès, Alcatel-Lucent, John Deere), principalement dans le parc technologique d'Orléans-Charbonnière, la ZA du Pressoir Vert, la ZA de Fleury-Saran et le Pôle 45 ; enfin, la ZA Saran nord exerce une importante centralité commerciale.

La singularité orléanaise est double. Elle repose d'une part sur la répartition de ces activités entre 3 pôles avec un poids conséquent des deux centralités périphériques et un rayonnement plus modéré du centre-ville. Elle repose d'autre part sur la disposition principalement linéaire (nord-sud) et non radioconcentrique de ces pôles. Cette disposition est un produit de l'histoire urbaine orléanaise et de l'important développement connu depuis la seconde moitié du 20^{ème} siècle : le développement des zones d'activités nord, au plus près de Paris, résulte de la déconcentration industrielle, tandis que le développement de La Source procède d'une époque marquée par la prédominance de l'urbanisme fonctionnaliste fondé sur le zonage entre les différentes fonctions urbaines, l'utilisation de la voiture et l'attrait pour les campus implantés à la périphérie des villes.

Il en résulte un très fort éloignement entre les trois pôles, compris entre 20 et 25 kilomètres du nord au sud, proche de 15 kilomètres entre le centre historique et La Source, allant jusqu'à 12 kilomètres entre

certaines zones d'activités nord et le centre historique. Cette dispersion est tout à fait unique pour une agglomération de cette taille.

L'organisation spatiale du développement urbain interne au continuum urbain pose donc d'importants enjeux :

- la liaison entre les trois centralités : il n'existe pas de grand axe routier unique les reliant, les temps de parcours sont conséquents, les axes régulièrement congestionnés aux heures de pointe ; la première ligne de tramway a apporté une amélioration substantielle, reliant La Source, le centre-ville et la gare des Aubrais, sans toutefois desservir les zones d'activités Nord ;
- un fort étalement et une faible densité du continuum urbain, rendant plus difficile la captation des déplacements par les transports en commun ;
- une superposition de plusieurs fonctionnements urbains qui accentue la congestion routière engendrée par l'étalement, complexifie les échanges et fragmente l'espace urbain avec la constitution d'enclaves : au fonctionnement nord-sud, se superpose, à partir du centre-ville et des centres-bourgs rattrapés par urbanisation (Fleury-les-Aubrais, Olivet), un fonctionnement radioconcentrique entre ces pôles ;
- des paysages d'entrée de ville très étendus, composés de fronts bâtis discontinus, de bâtiments de médiocre qualité architecturale, de surenchère publicitaire, de faible mixité urbaine, de délaissés routiers et d'importants espaces libres.

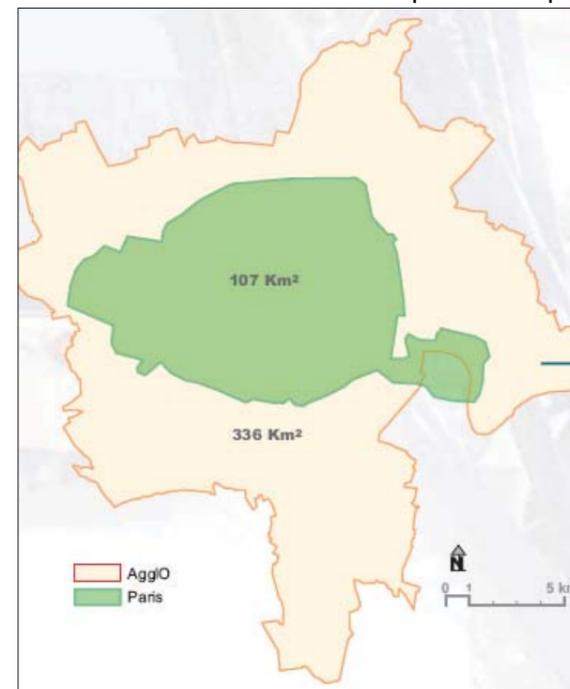


Figure 34 : Etendue de l'agglomération orléanaise en comparaison avec la Ville de Paris (source : PDU de l'Agglomération orléanaise 2008-2013 ; carte : Agence d'urbanisme de l'agglomération orléanaise).

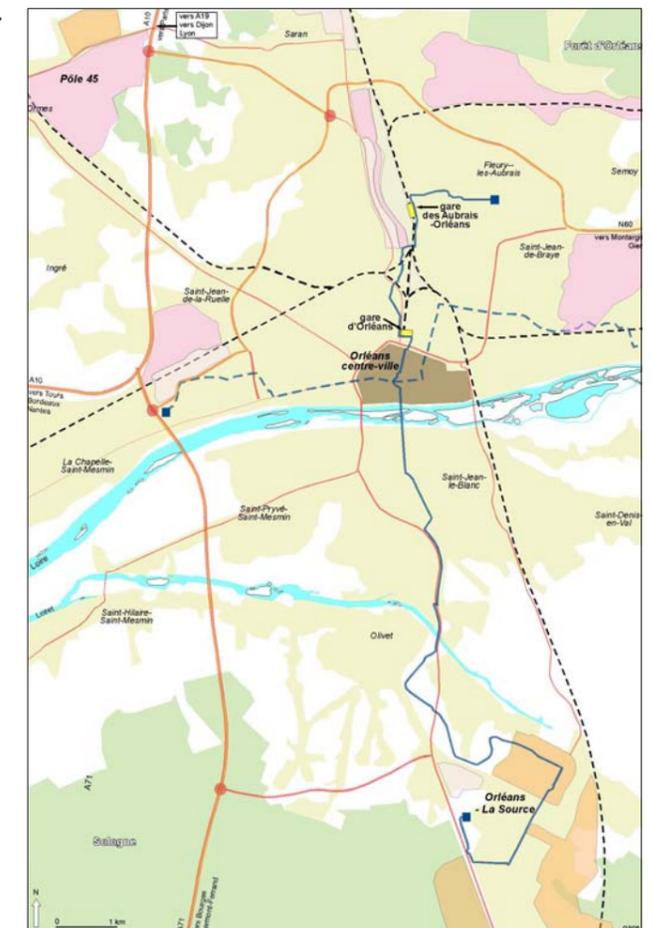


Figure 35 : Les principaux pôles de l'agglomération orléanaise (carte : Setec Organisation).

1.3.2. Un pôle urbain à la fois très étendu et fortement rayonnant au sein de l'aire urbaine

A l'échelle de l'aire urbaine, les emplois sont fortement concentrés au sein du pôle urbain (ou continuum urbain) qui regroupait en 1999 85 % des emplois (contre 82 % dans les aires urbaines comparables). Le poids de la couronne périurbaine restait relativement modeste tant d'un point de vue démographique qu'économique : elle accueillait en 1999 environ 25 % de la population, contre environ 33 % dans les aires urbaines comparables, alors que la densité d'emplois y est faible (48 emplois pour 100 résidents contre 138 dans la ville-centre et 118 en banlieue, en 2004) (sources : Insee). A l'échelle de l'organisation spatiale de son aire urbaine, Orléans cumule aussi les singularités : la ville-centre est attractive mais son poids est moins prégnant que dans les autres aires urbaines, et la banlieue joue un rôle structurant, tandis que le poids de la couronne périurbaine est relativement modeste.

Toutefois, on assiste à un développement de la couronne périurbaine du fait du décalage entre la forte attractivité du pôle urbain et la difficulté à sortir au sein de celles-ci des opérations répondant aux capacités de solvabilité et aux attentes des ménages. La couronne périurbaine absorbe une part substantielle de la croissance démographique depuis 1999 et s'étend elle-même de plus en plus, élargissant le périmètre de l'aire urbaine désormais jusqu'à de petites villes comme Beaugency, Châteauneuf-sur-Loire, et Artenay.

Cette dynamique renforce l'importance des enjeux urbains, du fait :

- de la forte déconnexion emploi-habitat : entre 1999 et 2004, alors que la ville-centre d'Orléans gagnait plus de 10 emplois pour 100 actifs, la banlieue en gagnait 5, tandis que la couronne périurbaine en perdait entre 5 et 10 et ses extensions perdaient plus de 10 emplois pour 100 actifs ;
- de la spécialisation des espaces, qui s'exprime :
 - selon les fonctions urbaines, avec une prédominance accrue de la fonction résidentielle en couronne périurbaine, tempérée néanmoins par l'inclusion de pôles locaux d'emplois (Beaugency, Artenay, Châteauneuf-sur-Loire) dans l'aire urbaine ;
 - selon les catégories socio-professionnelles, la couronne périurbaine attirant les classes moyennes, ses extensions depuis 1999 les populations les moins favorisées (davantage d'employés, d'ouvriers non qualifiés, de retraités et moins de cadres et profession intellectuelles supérieures), alors qu'à l'inverse la ville-centre attire davantage les jeunes, les cadres et les plus défavorisés ;
 - selon la forme urbaine, le développement de l'habitat périurbain se faisant essentiellement sous forme pavillonnaire ;
- de la faible densité de l'aire urbaine, sachant qu'en 1999 l'aire urbaine d'Orléans figurait parmi les moins denses des aires urbaines comparables (290 km² et une densité de 910 habitants/km² contre 94 km² et 2 286 habitants/km² pour l'aire urbaine de Reims ; source : Insee) ;
- du déséquilibre entre rive nord et rive sud de la Loire, au profit de la rive nord qui concentre la majorité de la croissance démographique.

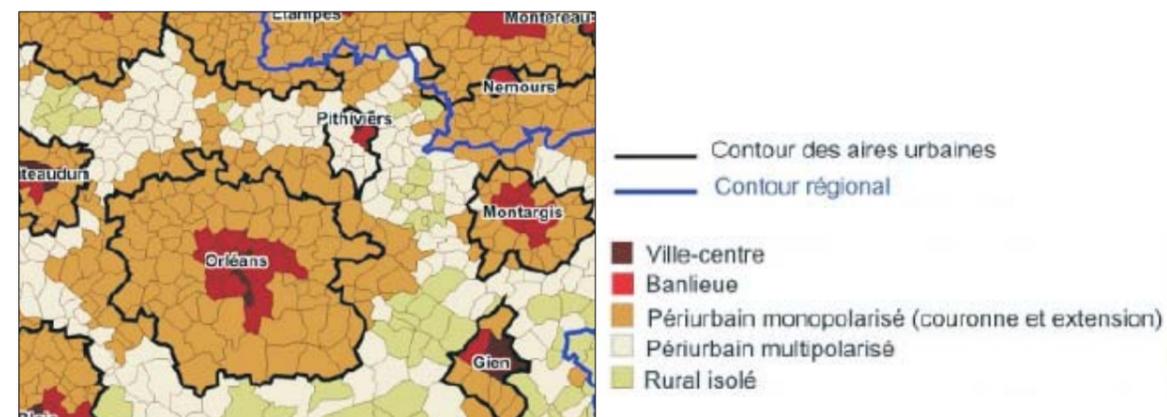


Figure 37 : évolution spatiale du nombre d'emplois salariés entre 1999 et 2004 (carte et source : Insee).

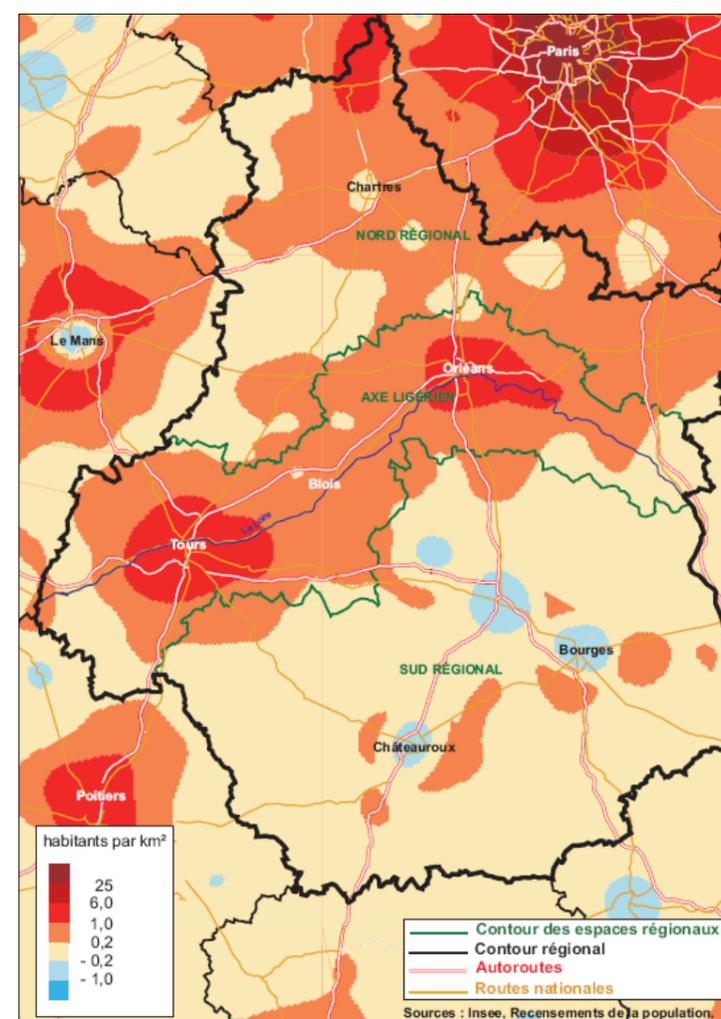


Figure 38 : variation annuelle de la densité de population entre 1999 et 2006 en région Centre (source et carte : Insee),

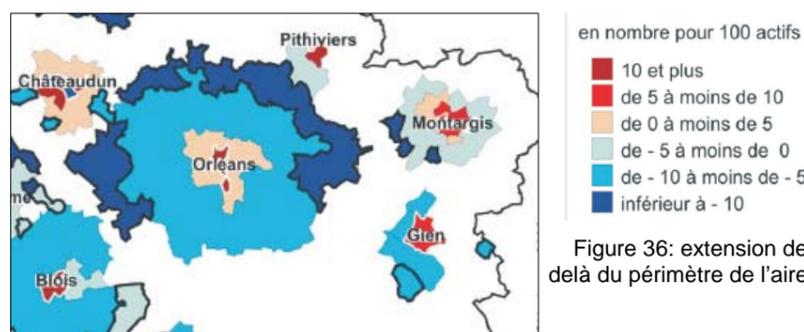


Figure 36: extension de la couronne périurbaine entre 1999 et 2004 au-delà du périmètre de l'aire urbaine de 1999 (carte et source : Insee)

1.3.3. Un fonctionnement urbain qui ne se superpose que partiellement au fonctionnement ferroviaire

D'un point de vue ferroviaire, Orléans s'individualise des autres grandes agglomérations par l'existence de deux gares desservies par le réseau classique, la gare de centre-ville (gare d'Orléans) et celle des Aubrais-Orléans, où se trouve le carrefour ferroviaire. Toutes deux situées en rive nord de la Loire, elles sont distantes de 3 kilomètres. Cette configuration est un héritage du 19^{ème} siècle, lorsque la corporation des bateliers obtint que le chemin de fer s'installe le plus loin possible du centre-ville, afin ne pas concurrencer la navigation fluviale. La desserte de l'agglomération est complétée, dans sa partie sud, par la halte ferroviaire de Saint-Cyr-en-Val, à proximité du parc technologique de La Source.

Toutefois, fonctionnement urbain et fonctionnement ferroviaire ne se recoupent que partiellement. Terminus ferroviaire, la gare d'Orléans(-Ville) se trouve au cœur de la centralité urbaine, tandis que la gare des Aubrais se trouve au cœur d'un environnement de banlieue périurbaine. Il en résulte une dilution de la centralité liée aux transports et une plus grande complexité (ressentie au moins) d'accès aux centralités par rapport à d'autres agglomérations.

La gare d'Orléans(-Ville) est située sur le tour de boulevards, à la jonction entre le centre historique, très aisément accessible à pied, et les faubourgs, en voie de mutation. La centralité du quartier de gare est affirmée par la présence d'un pôle commercial et de services (le centre Place d'Arc, un des deux centres commerciaux de centre-ville, un cinéma multiplexe, des services publics) et par la présence, en sous-face, de la gare routière, tête des réseaux urbains (12 lignes), départementaux (13 lignes) et régionaux de bus et de cars. La gare d'Orléans(-Ville) a fait récemment l'objet d'une lourde reconfiguration, visant à l'intégrer au tissu urbain environnant et à mettre en valeur son urbanité, car, reconstruite dans les années 1960, elle est implantée sur dalle. Les travaux ont consisté en la création d'une façade ouverte sur la rue (avenue de Paris), en la réalisation de cheminements piétons traversants, débouchant sur rue.



Figures 38 et 40, en haut : nouveau bâtiment voyageurs de la gare d'Orléans côté avenue de Paris, dalle de la gare côté rue Saint-Yves (photos : Setec organisation) ;

Figures 41, 42 et 43, en bas : centre commercial Place d'Arc devant la gare, cheminement piéton reliant la gare à la rue de la République, rue de la République (Photos : Setec Organisation).



La gare des Aubrais-Orléans est située plus au Nord, dans la commune de Fleury-les-Aubrais, au cœur d'un environnement pavillonnaire, dépourvu de services urbains si ce n'est ceux liés au transport : forte capacité de stationnement (parking-silo), quelques lignes de bus (1 ligne de bus du réseau d'agglomération, 3 lignes du réseau départemental). Les services en gare sont limités aux plus élémentaires (restauration rapide et marchand de journaux), implantés au sein d'un bâtiment voyageurs aux proportions modestes. Seule exception, les loueurs de voitures, implantés de l'autre côté du faisceau, occupé par une zone industrielle et commerciale (la zone d'activité André-Dessaux) spécialisée dans les centres d'appels, les fournitures industrielles, la vente d'automobiles et l'équipement de la maison. Du fait de l'ampleur du faisceau ferroviaire et de sa faible perméabilité, les deux façades urbaines sont fortement isolées et ne fonctionnent pas ensemble. La gare des Aubrais-Orléans dispose d'une importante desserte grandes lignes vers Paris, Tours, Blois, Limoges, Châteauroux et Toulouse ; elle est également desservie par l'aller-retour quotidien du TGV Brive – Lille-Europe via la gare d'Aéroport CDG 2-TGV et par les trains Elypsos à destination de Barcelone et de Madrid.



Figures 44 et 45, en haut : bâtiment voyageurs et parvis de la gare des Aubrais-Orléans (photos : Setec Organisation) ;

Figures 46, 47 et 48 : faisceau ferroviaire des Aubrais-Orléans, zone d'activités André-Dessaux (photos : Setec Organisation).



Le lien entre les deux gares a été grandement facilité par la première ligne de tramway qui les dessert toutes deux. Cette desserte est venue s'ajouter aux navettes ferroviaires permettant des rabattements systématiques de/vers les trains grandes lignes et la gare d'Orléans(-Ville). Par ailleurs, le tissu urbain entre les deux gares dispose de capacités de renouvellement urbain. Il fait l'objet de mutations : requalification de l'avenue de Paris, opération de l'îlot de la Râpe avec la création 30 000 m² de bureaux et hôtels, tandis que la reconversion de la partie sud de la ZA André-Dessaux est à l'étude (source : Ville et Communauté d'Agglomération Orléans Val de Loire).

1.3.4. Une structure urbaine organisée pour accueillir une nouvelle phase de développement

De nombreuses opérations visant à développer l'offre immobilière dans le cœur d'agglomération sont projetées, certaines étant déjà en cours de réalisation (source : Ville et Communauté d'Agglomération Orléans Val de Loire). Elles prennent les formes suivantes :

- revitalisation du centre historique (cf. 1.2.3.), notamment à travers l'opération Carmes-Madeleine comprenant la reconversion de l'ancien hôpital (transféré à La Source) ;
- densification des faubourgs péri-centraux, à travers la reconversion de friches industrielles et militaires (Sonis, Coligny, Les Groues, îlot de la Râpe) et l'urbanisation de dents creuses au sein du tissu urbain (Clos Sainte-Croix, clos de la Fontaine) permettant le développement d'offres immobilières neuves en logements et en bureaux ;
- réflexions d'ensemble sur la structuration des parties nord-ouest et nord-est de l'agglomération : au nord-ouest, près de 400 ha d'activités destinées au développement économique sont envisagés grâce à l'extension des Zones d'activités existantes, à la création de nouvelles zones le long de l'autoroute A10 et à la réalisation d'une nouvelle liaison routière (liaison ouest) ; au nord-est, 75 ha de réserve foncière au sein du tissu urbain sont urbanisables pour accueillir logements, équipements et activités économiques.



Figures 49 et 50 : immeuble de bureaux îlot de la Râpe, reconversion du quartier de Sonis quartier (photos : Setec Organisation).

2. ANALYSE PROSPECTIVE DES EFFETS POTENTIELS DE DEVELOPPEMENT ET D'AMENAGEMENT

Le projet de LGV POCL pourrait produire des effets substantiels sur le développement et l'aménagement de l'aire urbaine orléanaise. Il pourrait être l'amplificateur et l'accélérateur de dynamiques préexistantes, susceptibles de renforcer la place d'Orléans dans la hiérarchie urbaine française. Les leviers du développement orléanais sont en effet parfaitement en adéquation avec les effets habituels de la grande vitesse ferroviaire sur les territoires : Orléans se distingue par un important rayonnement, supérieur à son poids démographique, emmené par les activités de recherche, de services aux entreprises et le secteur des sciences du vivant ainsi que par sa stratégie de développement économique largement orientée vers Paris et l'Ile-de-France, génératrice de nombreux échanges.

Cette analyse prospective évoque fréquemment la desserte d'une possible gare TAGV au sein de la plateforme aéroportuaire d'Orly. Cette gare fait partie du projet de LGV d'Interconnexion Sud Ile-de-France et non du projet de LGV POCL. Dans le cas des interactions entre les deux projets, pour ce qui concerne l'arrivée en Ile-de-France, le projet de LGV POCL se réserve l'opportunité de desservir une gare TAGV à Orly, si elle est réalisée dans le cadre du projet de LGV d'Interconnexion Sud.

2.1. PREMIER EFFET : LE PROJET DE LGV POCL, LEVIER POUR RENFORCER LA VOCATION ORLEANAISE DE RELAIS DE LA CROISSANCE PARISIENNE

Le projet de LGV POCL pourrait permettre d'appuyer la stratégie de développement actuelle d'Orléans qui est de s'adosser à Paris et à l'Ile-de-France (source : Schéma de cohérence territoriale de la Communauté d'agglomération Orléans Val de Loire). Le levier de cet effet serait lié à la qualité de la desserte qu'il pourrait offrir entre Paris et Orléans (nombreuses fréquences, nombre de gares franciliennes desservies accrues).

Actuellement, Orléans est reliée directement à la gare de Paris-Austerlitz via les dessertes Aqualys, Intercités et Elypsos, à celles d'Etampes via les dessertes TER, et marginalement (à hauteur de 1 aller-retour quotidien) à celles de Juvisy et d'Aéroport CDG2-TGV en TGV.

La réalisation du projet pourrait permettre la desserte directe de gares franciliennes supplémentaires :

- des gares situées dans les parties sud et nord du continuum métropolitain, toutes gares d'interconnexion avec d'autres réseaux TGV, en l'occurrence les gares de Marne-la-Vallée-Chessy et Orly TGV, si celle-ci se réalise dans le cadre du projet de LGV d'Interconnexion Sud francilien ;
- éventuellement, la gare de Bibliothèque François-Mitterrand, gare de Paris intra-muros, située sur le faisceau ferroviaire de la gare de Paris-Austerlitz.

La fréquence de desserte de la gare d'Aéroport CDG2-TGV pourrait être renforcée.

Ces apports pourraient avoir les répercussions suivantes :

2.1.1. Une opportunité pour intensifier les possibilités de délocalisations de proximité au profit de l'aire urbaine orléanaise

Avec ces nouvelles gares franciliennes desservies, l'aire urbaine disposerait d'un accès aisé avec davantage de pôles franciliens d'envergure métropolitaine. Ces pôles correspondent à des secteurs se caractérisant par :

- une concentration d'activités tertiaires supérieures : activités stratégiques et directionnelles (sièges sociaux, finances, assurances, haute administration...), recherche, enseignement supérieur, services aux entreprises (études, conseils, assistance...)
- parfois (Plaine de France, Orly-Rungis, Val d'Europe et Disneyland à Marne-la-Vallée), par une concentration de grands équipements, rayonnant à l'échelle de l'ensemble de l'aire métropolitaine, mais aussi de l'espace régional,
- une desserte performante par les transports en commun lourds urbains,
- souvent, par une multimodalité entre les différents réseaux de transports collectifs métropolitains, mais aussi avec les réseaux de grande vitesse ferroviaire et dans quelques cas l'accès au mode aérien.

Certaines des gares nouvellement desservies sont en effet situées au cœur de pôles franciliens d'envergure métropolitaine.

- La gare d'Aéroport CDG2-TGV se situe au cœur du secteur de Roissy-Charles-de-Gaulle, avec son hub aéroportuaire mondial (6^{ème} aéroport mondial, 2^{ème} d'Europe), la 1^{ère} gare d'interconnexion grande vitesse ferroviaire, 85.000 emplois sur la plateforme même et une croissance forte de l'emploi (la plus forte de France).
- La gare de Chessy-Marne-la-Vallée se situe au cœur de la Ville Nouvelle de Marne-la-Vallée, à proximité immédiate du premier pôle touristique d'Europe, le parc Disneyland Paris, et la position devrait être fortifiée par des projets valorisant la notion de « tourisme durable » (villages nature) ; cette gare est appelée à devenir un vaste hub d'échanges de la grande vitesse ferroviaire avec près de 150 arrêts quotidiens à destinations / en provenance des principales métropoles et grandes villes françaises ; à quelques minutes de RER de là, se trouve la plateforme scientifique et technologique de la Cité Descartes ;
- Le secteur de la gare de Bibliothèque François-Mitterrand compte parmi les plus importants secteurs de bureaux de l'est de la capitale et se situe à proximité d'une opération majeure de développement urbain, Ivry Confluence à Ivry-sur-Seine, au sein du périmètre de l'Opération d'intérêt national Orly-Rungis Seine Amont.
- Une gare TAGV à Orly, si elle se réalise, serait pour sa part située au cœur du pôle d'Orly, à l'articulation des deux opérations d'intérêt national, Orly-Rungis Seine-Amont (Orsa), et plateau de Saclay, autour de Massy, Palaiseau, Saclay, Saint-Quentin-en-Yvelines et Versailles. Premier pôle d'affaires du sud francilien, le pôle d'Orly quant à lui est organisé autour du hub aéroportuaire de Paris-Orly (10^{ème} aéroport européen, 2^{ème} français). Les projets de développement dont il fait l'objet visent à renforcer cette situation, notamment en accroissant sa visibilité internationale. Par ailleurs, une telle gare pourrait être une porte d'entrée du « Cône de l'innovation » sud francilien allant de Saint-Quentin-en-Yvelines à Evry et qui se singularise par une exceptionnelle concentration d'activités de recherche et de haute technologie. Territoire stratégique pour le rayonnement métropolitain, il se trouve au cœur de projets d'envergure : trois pôles de compétitivité mondiaux ou à vocation mondiale (Medicen Paris-Région, System@tic Paris-Région, Cap Digital).

Ces gares, pour certaines, seraient par ailleurs des pôles intermodaux de grande importance permettant un accès rapide à d'autres pôles franciliens d'envergure métropolitaine.

- La gare de Bibliothèque François-Mitterrand est desservie par la ligne 14 du métro, embryon du réseau de métro automatique envisagé par le projet Grand Paris ; actuellement cette ligne est en correspondance avec les 5 lignes de RER et 10 lignes de métro sur les 15 autres ; le projet de transport du Grand Paris prévoit la formation d'un réseau permettant une desserte directe, automatique, à très forte fréquence et 24h/24h, avec l'ensemble des pôles d'envergure métropolitaine francilien et notamment avec La Défense et Saint-Denis-Pleyel, soit les deux secteurs de bureaux les plus importants de la métropole francilienne ;
- Une gare TAGV à Orly, si elle se réalise, pourrait être reliée par les projets de transports en commun en site propre à Versailles via le plateau de Saclay ainsi que par le projet de métro automatique à grande capacité reliant les deux principaux aéroports franciliens via le centre de Paris issu du projet Grand Paris.

Ces liaisons facilitées avec davantage de pôles franciliens d'envergure métropolitaine pourraient renforcer l'attractivité d'Orléans pour accueillir des délocalisations tertiaires d'activités parisiennes, que ce soit pour des activités de sièges administratifs et/sociaux ou de « back office ». Ces liaisons facilitées :

- étendraient l'aire de rayonnement d'Orléans pour ces activités,
- offriraient un haut niveau de compétitivité à l'offre orléanaise,

Ces effets supposent la poursuite par Orléans d'une stratégie d'adossement à Paris et à l'Ile-de-France, le maintien de l'attractivité comparative de la place orléanaise, ainsi que sa promotion auprès des milieux économiques franciliens. Ils supposent également que la chaîne des transports collectifs permettent des possibilités d'accès dans de bonnes conditions de fréquence, de temps de parcours, de confort et d'intermodalité entre les pôles orléanais et les pôles parisiens.

2.1.2. Une opportunité pour conserver une forte attractivité de la place orléanaise sur l'implantation d'entreprises internationales

Le projet de LGV POCL pourrait ainsi améliorer très sensiblement l'accessibilité depuis l'aire urbaine d'Orléans aux principales portes d'entrées de la métropole francilienne.

Ces éléments permettraient à Orléans de conserver une forte attractivité pour l'implantation d'entreprises internationales, recherchant pour leurs implantations françaises ou européennes une proximité avec le marché parisien et francilien sans en subir les coûts élevés et la saturation des réseaux de transports. Le niveau d'accessibilité actuel de certaines autres « villes-cathédrales » du Bassin parisien (les agglomérations de plus de 100 000 habitants situées à environ 100 – 200 kilomètres de Paris) est supérieur à Orléans : Le Mans, Tours et Reims sont reliées directement à Paris, mais aussi à Aéroport CDG 2-TGV et à Marne-la-Vallée – Chessy, tandis que Reims peut accéder à Paris en 45 minutes environ et sa banlieue (gare de Champagne-Ardenne TGV) aux gares d'interconnexion franciliennes de GVF en 35 minutes environ. D'ici une vingtaine d'années, d'autres « villes-cathédrales » pourraient également voir le niveau d'accessibilité améliorée : Rouen et Le Havre, grâce au projet de Ligne nouvelle Paris-Normandie, Amiens, grâce aux projets Roissy-Picardie et de LGV Paris-Amiens-Calais.

2.1.3. Une opportunité pour donner davantage de crédit à l'implantation d'activités innovantes à valeur ajoutée, technologiques et scientifiques, notamment dans le domaine des sciences du vivant, dans l'aire urbaine orléanaise

Ces gares nouvellement desservies depuis Orléans permettraient donc un accès rapide avec deux plateformes scientifiques et technologiques franciliennes ayant une ambition de rayonnement mondial, le plateau de Saclay et la Cité Descartes de Marne-la-Vallée.

Le plateau de Saclay présente une concentration unique d'excellences dans les domaines de la physique, de l'optique, de la biologie, de la chimie et des mathématiques. Le projet du Grand Paris a pour objectif d'en faire un pôle d'innovation mondial dans différents secteurs porteurs, notamment l'énergie, le biomédical et l'ensemble des « technologies vertes », secteurs liés aux sciences du vivant, mais aussi les technologies de l'information et de la communication, l'automobile et l'aéronautique du futur.

La Cité Descartes implantée à Champs-sur-Marne, dans la partie Ouest de Marne-la-Vallée ambitionne de devenir l'un des grands pôles mondiaux de référence de la ville durable. Cette excellence concerne plus particulièrement les domaines de la construction, de la maintenance et des services urbains. Organisation en cluster à partir des implantations actuelles (Ecole des Ponts Paris Tech.....) La Cité Descartes a également vocation à devenir le moteur de la rénovation urbaine, en tant que centre d'études et de recherche et terrain d'expérimentation.

De telles liaisons renforceraient l'attractivité d'Orléans pour développer des collaborations entre les structures qu'elle accueille en matière de sciences du vivant et de développement durable et celles implantées dans ces plateformes scientifiques et technologiques. L'intensification de ce type d'échanges et singulièrement avec les structures du plateau de Saclay et de la Cité Descartes constitue un axe de travail pour la Communauté d'agglomération Orléans - Val de Loire (AgglO) et de la Ville d'Orléans. Ces collaborations pourraient alors engendrer de nouvelles implantations à forte valeur ajoutée, technologiques et scientifiques.

La concrétisation de cette opportunité suppose l'essor du plateau de Saclay, de la Cité Descartes et la poursuite de la stratégie de collaborations avec ces pôles déjà initiée par les acteurs orléanais. Elle suppose également que la chaîne des transports collectifs permettent des possibilités d'accès dans de bonnes conditions de fréquence, de temps de parcours, de confort et d'intermodalité entre le plateau de Saclay et le pôle urbain d'Orléans et entre la Cité Descartes et le pôle urbain d'Orléans.

2.2. DEUXIEME EFFET : LE PROJET DE LGV POCL, LEVIER POUR ACCOMPAGNER LE RAYONNEMENT ENDOGENE ET ASSEOIR ORLEANS COMME UNE CAPITALE REGIONALE A VOCATION METROPOLITAINE

Le projet de LGV POCL pourrait également contribuer à apporter des réponses à un certain nombre d'enjeux liés au rayonnement émis par Orléans et son aire urbaine. Les leviers de cet effet reposent sur plusieurs améliorations que pourrait apporter la LGV POCL.

2.2.1. Une opportunité pour disposer d'une large connectivité, adaptée aux réalités d'une économie métropolitaine

Le projet de LGV POCL pourrait accroître considérablement la connectivité, c'est-à-dire le nombre de destinations accessibles en aller-retour en une journée depuis Orléans, spécialement en direction des autres grandes agglomérations françaises et de celles de l'Aire métropolitaine du nord-ouest de l'Europe (AMNO), espaces où le réseau de la grande vitesse ferroviaire est le plus développé.

Cette perspective repose sur trois éléments :

- des dessertes directes de l'aire urbaine orléanaise par des TAGV assurant des liaisons radiales notamment celles ayant pour origine ou destination le Nord, Rhône-Alpes, l'Auvergne ou le Sud-Est (Languedoc-Roussillon, Provence-Alpes-Côte-d'Azur) ;
- l'amélioration de l'accessibilité avec les plateformes aéroportuaires franciliennes.
- une liaison à haute performance et fiable (nombreuses fréquences) entre Orléans et une gare TAGV à Orly, si elle se réalise, appelée à être intensément desservie par des trains assurant des liaisons radiales (sans passer par Paris) et internationales (européennes). Ainsi pourraient être accessibles depuis Orly TGV les plus grandes villes du sud-ouest (Aquitaine, Midi-Pyrénées), du centre ouest (Poitou-Charentes, Limousin), du grand ouest (Bretagne, Pays-de-la-Loire, Normandies), du grand est (Alsace, Lorraine, Champagne-Ardenne), du centre-est (Bourgogne – Franche-Comté), du nord (Nord-Pas-de-Calais, Amiens)...

Les réalités de l'économie métropolitaine exigeront probablement de plus en plus une connectivité élargie. Dans un contexte de compétition entre les territoires pour attirer les meilleures ressources, humaines et matérielles, leur concentration dans les plus grandes agglomérations constitue la réponse la plus efficace. On parle de « métropolisation ». L'essor de l'économie métropolisée, du « tertiaire supérieur », se traduit par une mobilité économique de plus en plus importante entre métropoles, alors que jusqu'ici les échanges se concentraient très largement au sein du bassin d'influence de la métropole ou de la grande agglomération.

Une plus grande connectivité pourrait permettre à Orléans de répondre aux besoins grandissants de son économie métropolisée. A travers ses secteurs d'excellence, Orléans s'est déjà engagée dans des coopérations scientifiques, technologiques et économiques avec des structures implantées dans de grandes agglomérations françaises, certaines faisant l'objet de labellisation (pôle de compétitivité, pôle de recherche et d'enseignement supérieur) ou d'une stratégie de développement (collaborations en matière de sciences du vivant, services aux entreprises). Parmi ces villes, on compte Tours, Clermont-Ferrand, Limoges, Nantes, Angers, Le Mans, la métropole francilienne (et notamment le plateau de Saclay, le Génomètre d'Evry et la Cité Descartes). Des coopérations avec des structures lyonnaises pourraient être également envisageables étant donné l'excellence mondiale de Lyon dans les domaines des bio-industries et industries de la santé (1^{er} centre mondial de fabrication de produits biologiques, une des premières places décisionnelle et de recherche), pouvant entrer en résonance avec certaines spécialités des sciences du vivant fortement représentées à Orléans.

La concrétisation de cet effet suppose, outre les éléments de desserte ferroviaire susmentionnés, l'essor des excellences orléanaises et le développement de coopérations avec des structures implantées dans les autres grandes agglomérations françaises et européennes.

2.2.2. Une opportunité pour affirmer l'image métropolitaine d'Orléans

En accroissant considérablement sa connectivité ferroviaire, le projet de LGV POCL pourrait offrir à Orléans davantage de notoriété. L'appartenance au réseau de la grande vitesse ferroviaire lui permettrait de disposer d'une même exposition médiatique que les autres grandes agglomérations françaises et ouest-européennes et ce faisant, pourrait contribuer à l'intégration mentale d'Orléans dans le réseau urbain européen. L'apparition du nom d'Orléans sur les fiches horaires, une plus grande occurrence sur les sites internet, des annonces sonores dans un plus grand nombre de gares seraient les supports de ce surcroît de notoriété et de sa persistance dans la durée.

Ce surcroît de notoriété pourrait aussi faciliter un changement de perception à l'égard d'Orléans. Le projet de LGV POCL, en offrant des dessertes directes avec un nombre relativement important de grandes agglomérations, permettrait à Orléans de disposer d'une bonne accessibilité en propre et non plus grâce à sa proximité parisienne. De la sorte, le projet de LGV POCL pourrait être une opportunité pour asseoir l'image métropolitaine d'Orléans, en mettant en exergue sa capacité à émettre son propre rayonnement, son excellence économique, ses talents. Il pourrait ainsi participer à faire quitter à Orléans sa réputation de « ville-dortoir » de Paris à laquelle elle est encore trop fréquemment réduite et que l'absence de réelle desserte par la grande vitesse ferroviaire contribue à entretenir.

Plus le nombre de grandes agglomérations directement accessibles depuis l'aire urbaine orléanaise et leurs fréquences élevées, plus la concrétisation de cette opportunité sera probable. Cette concrétisation supposera également de la part des acteurs orléanais des actions de promotion mettant en exergue le rayonnement métropolitain.

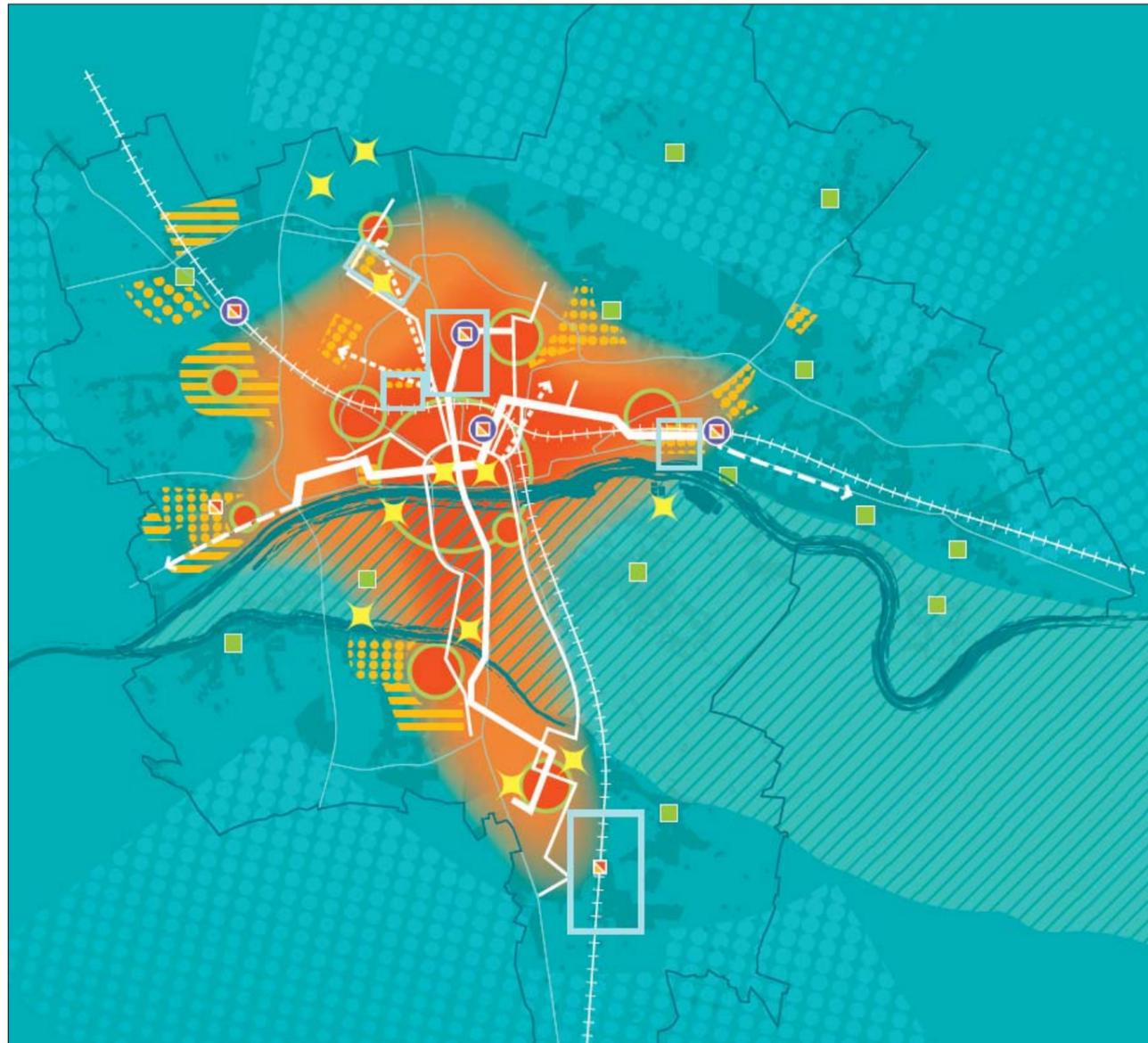


Figure 53: secteurs à forts enjeux urbains issus du Schéma de cohérence territoriale approuvé en 2008 (Carte : Agence d'urbanisme de l'agglomération orléanaise).

3. SOURCES

3.1. DOCUMENTS STRATEGIQUES ET DE PLANIFICATION, ARTICLES ET OUVRAGES GENERAUX, ETUDES STATISTIQUES

- Déplacements domicile-travail en région Centre 1999-2004, Insee Centre, Conseil régional du Centre, Direction régionale de l'Équipement du Centre, mai 2009.
- Guide des parcs d'activités 2010, Communauté d'agglomération Orléans Val de Loire, 2010.
- La Lettre de l'AggLO, magazine d'information de la Communauté d'agglomération Orléans Val de Loire, numéros parus en 2009 et 2010.
- La Lettre économique, magazine d'information de l'Agence de développement Orléans Val de Loire Business, numéros parus en 2008, 2009 et 2010.
- Orléans centre-ville dossier d'informations statistiques 2, Agence d'urbanisme de l'agglomération orléanaise, octobre 2007.
- Plan de déplacements urbains de l'agglomération orléanaise 2008-2013, Communauté d'agglomération Orléans Val de Loire – Agence d'urbanisme de l'agglomération orléanaise, juillet 2008.
- Portrait de l'aire urbaine d'Orléans – Référentiel territorial urbain, Insee Centre, décembre 2002.
- Portrait de territoire, Institut national de la statistique et des études économiques (Insee) :
 - Portrait du département du Loiret, juin 2010,
 - Portrait de la commune, de l'unité urbaine, de l'aire urbaine et de la zone d'emplois d'Orléans, juin 2010.
- Projet d'AggLO, Communauté d'agglomération Orléans Val de Loire, septembre 2010.
- Regard sur la zone d'emploi d'Orléans, Conseil régional du Centre, avec l'aide de l'Observatoire régional formation emploi (ORFE) du Groupement d'intérêt public Alfa Centre et de l'Insee Centre, juin 2009.
- Schéma de cohérence territoriale de l'agglomération orléanaise – rapport de présentation, projet de développement et d'aménagement durable, document d'orientations générales, Communauté d'agglomération Orléans Val de Loire – Agence d'urbanisme de l'agglomération orléanaise, 2009.
- Tableau de bord statistique du pôle de compétitivité Cosmetic Valley, édition 2009, Ministère de l'Économie, des Finances et de l'Emploi, Datar.
- Tableau de bord statistique du pôle de compétitivité Elastopole, édition 2009, Ministère de l'Économie, des Finances et de l'Emploi, Datar.
- Tableau de bord statistique du pôle de compétitivité S2E2, édition 2009, Ministère de l'Économie, des Finances et de l'Emploi, Datar.

3.2. CONTRIBUTIONS D'ACTEURS AUX ETUDES PREALABLES AU DEBAT PUBLIC

- Contribution orléanaise au projet POCL, contribution commune de la Ville d'Orléans et Communauté d'agglomération Orléans Val de Loire, juillet 2010.
- Contribution du Conseil général du Loiret, juillet 2010.
- Contribution de la région Centre aux études préalables au Débat public, juillet 2010.
- Contribution du Conseil économique et social régional de la région Centre, juillet 2010.
- Contribution du réseau des Chambres de commerce et d'industrie du Centre, juillet 2010.
- Pour une desserte rapprochée des campus de l'université d'Orléans par le projet de LGV POCL, contribution de l'université d'Orléans, juillet 2010.

3.3. SITOGRAPHIE SYNTHETIQUE

- www.agglo-orleans.fr : site de la Communauté d'agglomération d'Orléans.
- www.auao.org : site de l'Agence d'urbanisme de l'agglomération orléanaise.
- www.cosmetic-valley.com : site du pôle de compétitivité Cosmetic Valley.
- www.elastopole.com : site du pôle de compétitivité Elastopole.
- www.loiret.com : site du Conseil général du Loiret.
- www.nekoe.fr : site du pôle d'innovation par les services Nekoé.
- www.orleans.fr : site de la Ville d'Orléans.
- www.orleans-valdeloire.com : site de l'Agence de développement économique Orléans Val de Loire Business.
- www.larep.com : site de la République du Centre, quotidien régional d'information.
- www.loiret.cci.fr : site de la Chambre de commerce et d'industrie du Loiret.
- www.loiret.gouv.fr : site portail des services de l'État dans le Loiret et en région Centre.
- www.poledream.org : site du pôle de compétitivité Dream.
- www.polytech-orleans.fr : site de l'École polytechnique de l'université d'Orléans.
- www.regioncentre.fr : site du Conseil régional du Centre.
- www.s2e2.fr : site du pôle de compétitivité S2E2.
- www.statistiques-locales.insee.fr : site portail des études statistiques locales de l'Institut national supérieur de la statistique et des études économiques (Insee).
- www.territoires.gouv.fr : site portail de l'Observatoire des territoires de la Délégation interministérielle à l'aménagement du territoire et à l'attractivité régionale (Datar).
- www.tourismeloiret.com : site du Comité départemental du tourisme du Loiret.
- www.tourisme-orleans.com : site de l'Office de tourisme et de congrès d'Orléans.
- www.univ-orleans.fr : site de l'université d'Orléans.

